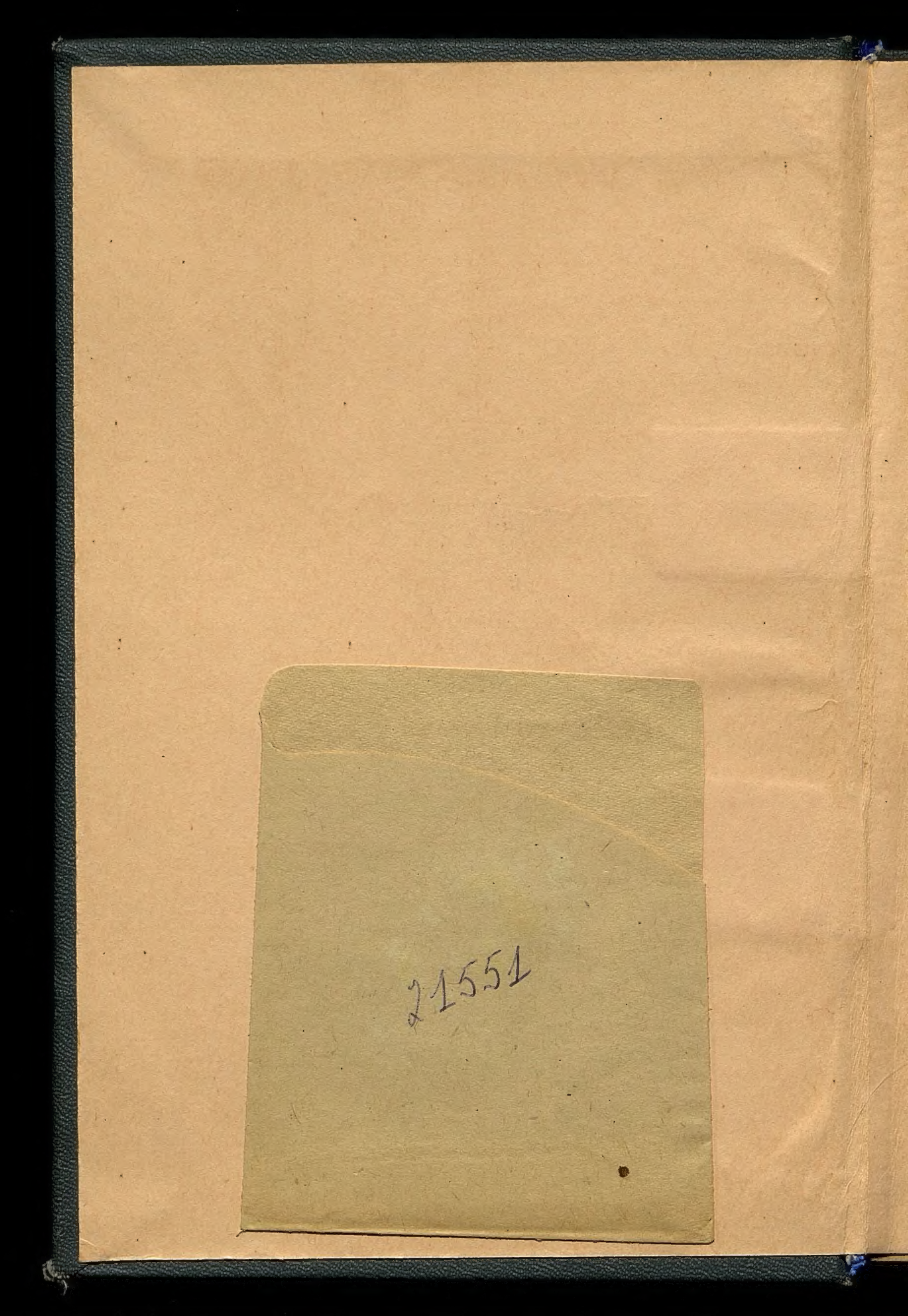
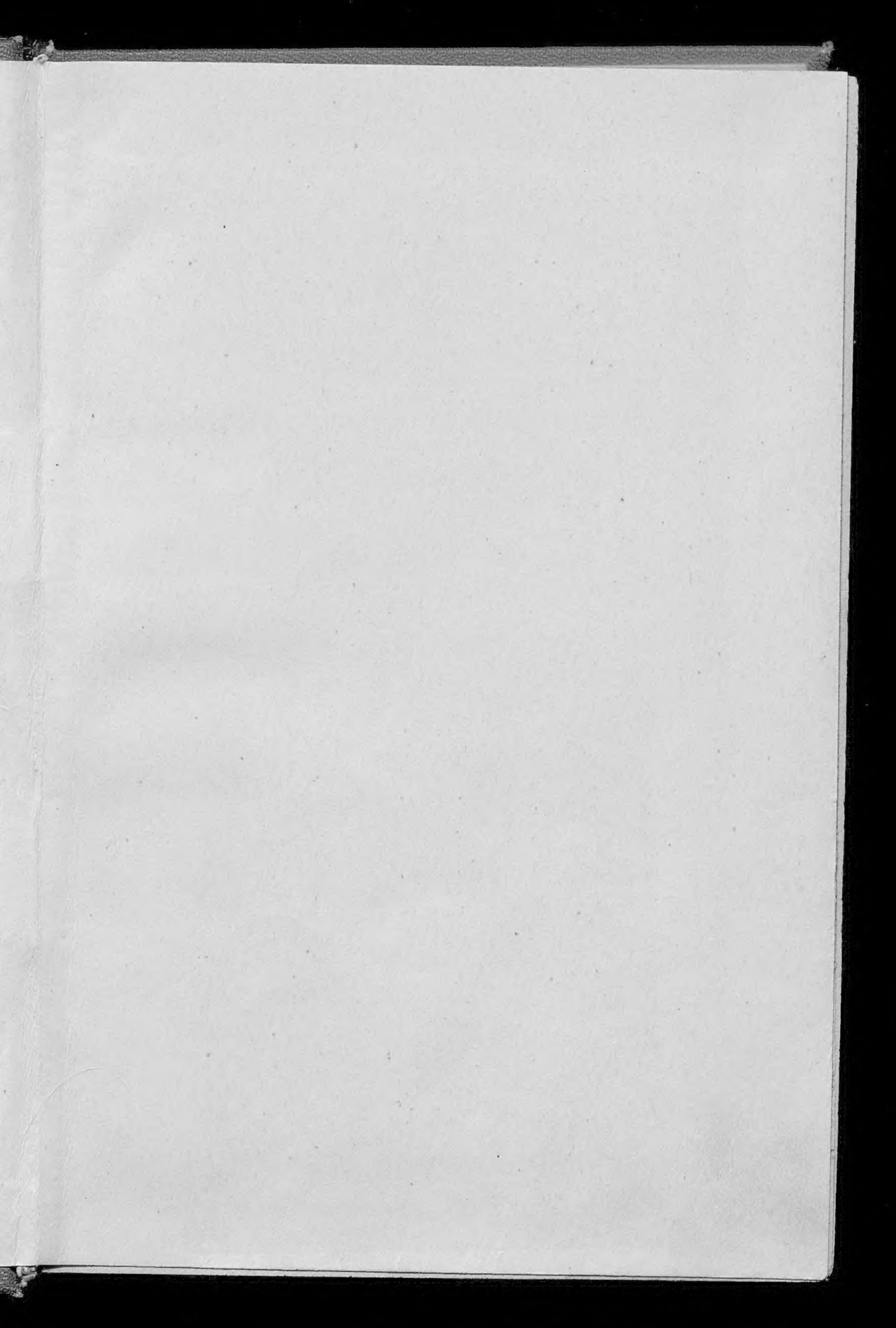
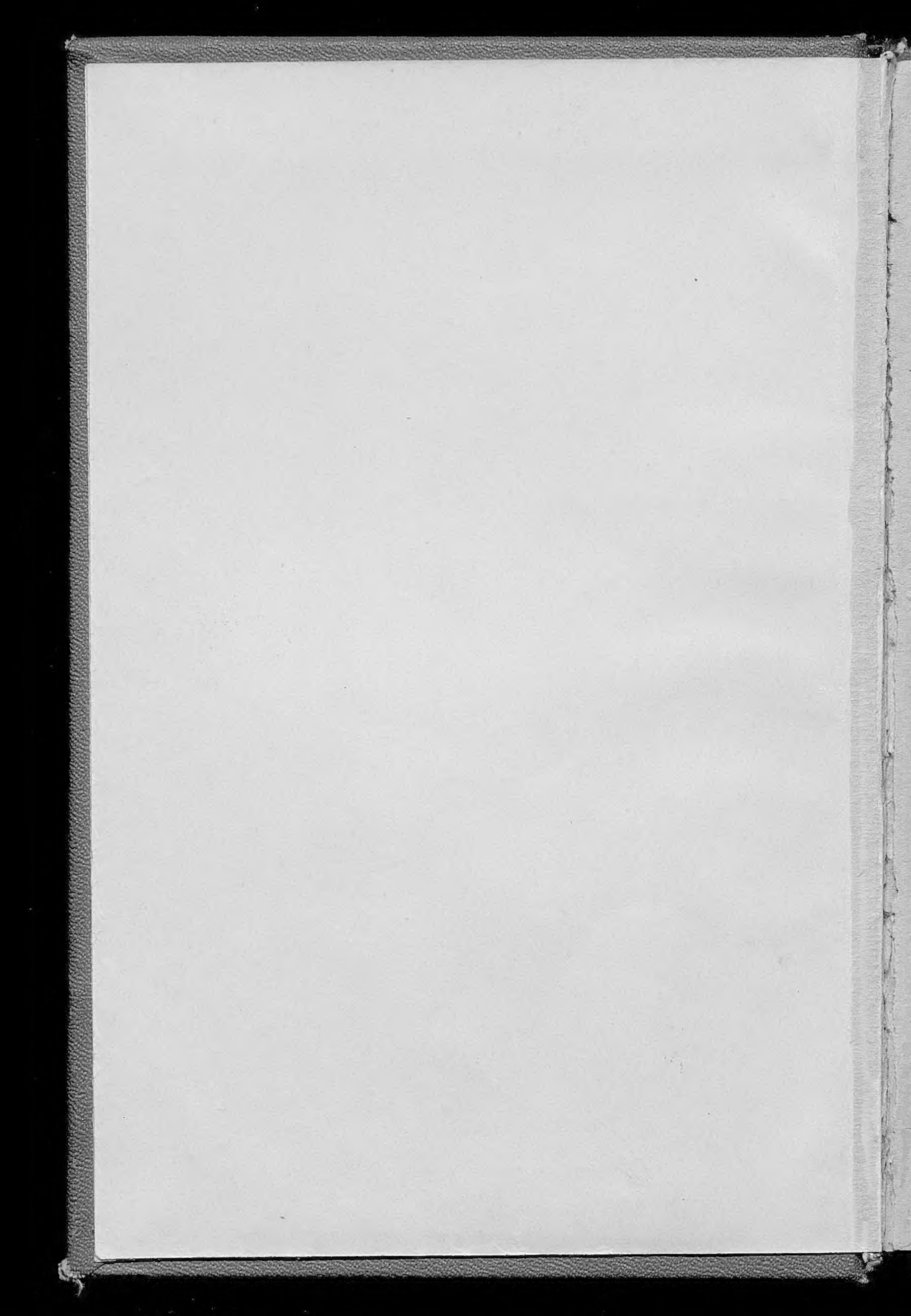
Ф. ВЕСЕЛАГО

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РУССКОГО ФЛОТА

ВОЕНМОРИЗДАТ · 1939







Ф. ВЕСЕЛАГО



КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РУССКОГО ФЛОТА

(С НАЧАЛА РАЗВИТИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ ДО 1825 ГОДА)

ИЗДАНИЕ 2-е

ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СССР
МОСКВА 1939 ЛЕНИНГРАД

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Глава I. Мореходство русских с IX столетия до Петра I 7
Глава II. Потешные плавания и Азовский флот Петра I 13
Глава III. Основание русского Балтийского и Каспийского флотов и их деятельность при Петре I 20
Глава IV. Состояние морского дела в первой четверти XVIII века 43
Глава V. Русский военно-морской флот с 1725 г. до начала „Семилетней войны" (1756—1763 гг.) 57
Глава VI. Русский флот в период от начала „Семилетней войны" (1756—1763 гг.) до русско-турецкой войны (1768—1774 гг.) 79
Глава VII. Русско-турецкая война (1768—1774 гг.) 93
Глава VIII. Флот в период между первой и второй русско-турецкими войнами второй половины XVIII века 106
Глава IX. Вторая русско-турецкая война (1787—1793 гг.) 115
Глава X. Русско-шведская война 1788—1790 гг. 129
Глава XI. Общая характеристика морской деятельности и флота во вторую половину XVIII века 149
Глава XII. Русский флот во время наполеоновских войн 175
Глава XIII. Плавания судов Балтийского флота в первой четверти XIX столетия (практические и другие плавания) 251
Глава XIV. Черноморский флот с 1812 по 1825 г. 258
Глава XV. Общее состояние русского флота после разгрома Наполеона I 263

Ответственный редактор капитан 3 ранга *Р. Н. Мордвинов*
Технический редактор *П. С. Аксенов.* Корректор *А. Н. Лахтин.*

Сдано в производство 17/I—39 г. Подписано к печати 5/IX 1939 г. Издат. № 39. Заказ № 769.
№ Г-48628. Формат бумаги 60×92. Уч. авт. л. 20,71. Печ. л. 19. Бум. л. $9^1/_2$. 104000 зн. в 1 бум. л.
Цена книги 5 р., переплет 1 р.

Отпечатано во 2-й типографии ОГИЗа РСФСР треста „Полиграфкнига" „Печатный Двор" им. А. М. Горького. Ленинград, Гатчинская, 26.



ПРЕДИСЛОВИЕ

Переиздаваемая Военно-Морским Издательством «Краткая история Русского Флота» Ф. Веселаго написана автором почти 50 лет тому назад и впервые была издана в 1895 году. Автор труда, военный историк — царский генерал. Книга дает тщательный подбор фактического материала, кратко в хронологическом порядке излагающего предисторию русского флота с IX до XVIII века и историю русского флота с основания его Петром I и до 1825 г. включительно.

В нашем издании книга подверглась значительному сокращению и переработке; например, в издании 1895 г. было 22 главы, в нашем издании только 15. Сокращение произведено за счет монархическо-религиозных излияний автора, а также других ненужных современному читателю мест. Изменены периодизация и названия глав, а также разделы в каждой главе. Данная в книге периодизация не претендует на то, чтобы по ней строить курс преподавания военно-морской истории. Она (периодизация) явилась вынужденной по характеру самого труда Веселаго. Стиль написанного и характер изложения в основном остались такими же, как были у автора.

Книгу можно отнести к разряду таких учебников, о которых глава Советского правительства тов. Вячеслав Михайлович Молотов говорил, что «Пока мы сорганизуем издание этих учебников, нам придется еще много переиздавать старых учебников. Даже тех, которые нас уже далеко не удовлетворяют». В труде Ф. Веселаго освещена деятельность лучших русских флотоводцев: Петра I, адмиралов Ушакова, Сенявина и других. Даны краткие обзоры героических сражений русского флота при Гангуте, Гренгаме, Чесме, Тендре и Афоне.

Значительное место в книге уделено русским морякам-исследователям: Берингу, братьям Лаптевым, Челюскину, Крузенштерну и другим, которые своими открытиями стяжали русскому флоту неувядаемую славу. Вчитываясь в строки книги, посвященные описанию военных подвигов русских моряков и доблестной работы героических полярных исследователей, наглядно видишь, что каждый из них, как и в целом флот, сделал бы во много раз больше для Родины, если бы не бюрократические рогатки и косность, встречаемые на каждом шагу в крепостнически-самодержавной России.

Положительной стороной книги является также подробное изложение будничного, повседневного развития флота и морских учреждений.

В своей книге Веселаго не слишком скрывает отрицательные стороны окружающей действительности, например: излагая состояние флота после смерти Петра I, он пишет, что «в результате беспечия и несмотрения со стороны адмиралтейства и распущенности и своеволия со стороны воинских чинов Морского Ведомства» флот пришел в упадок. Веселаго приводит также примеры хищения и казнокрадства царских адмиралов и чиновников морского ведомства. Так, например, он указывает, что адмирал Змеевич был уличен в присвоении казенных денег и материалов.

Касаясь характеристики пресловутого маркиза Де-Траверсе, неграмотного в морском отношении французского офицера-эмигранта, занимавшего по милости Александра I двенадцать лет пост русского морского министра, Веселаго пишет, что «в первое время управления министерством деятельность Де-Траверсе направлена была преимущественно к изменению или уничтожению всего сделанного его предшественниками, причем некоторые изменения были, в сущности говоря, ухудшениями».

Многие иностранцы на русской службе, как и Де-Траверсе, безусловно не заботились о флоте, они скорее заботились о его разложении, дабы ослабить Россию в ее международных отношениях.

Книгу нельзя считать учебником по военно-морской истории в нашем понимании, но несмотря на это в таком виде, как книга переиздается нами, она принесет несомненную пользу командиру, курсанту, краснофлотцу и всем тем, кто интересуется и изучает военно-морскую историю.

Книга Веселаго может быть использована только как материал для изучения военно-морской истории. Основой для изучения военно-морской истории, как и гражданской истории, должны служить бессмертные произведения классиков марксизма: Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина и энциклопедия марксизма-ленинизма — Краткий курс истории ВКП(б) и особенно глава IV, где изложена основная суть диалектического и исторического материализма и тем самым даны главные методологические установки, необходимые для глубокого понимания истории, в том числе и военно-морской.

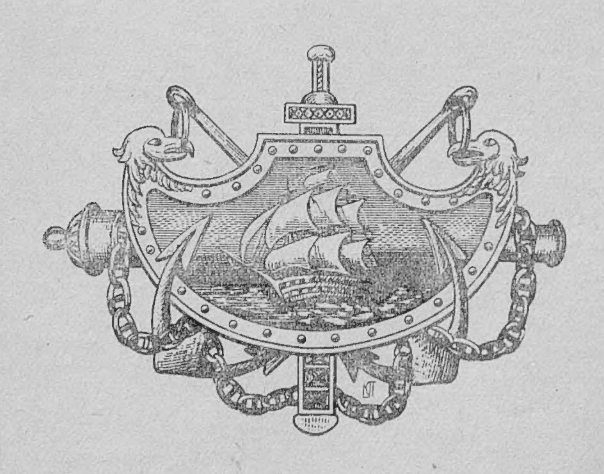
В книге Веселаго, как и в большинстве старых учебников по истории, выпячиваются отдельные фигуры царей, генералов и адмиралов. Масса же в большинстве случаев предается забвению. Этот пробел читатель должен восполнить, пользуясь другими фактами и историческими источниками, памятуя при этом указания Краткого курса истории ВКП(б), что «историческая наука, если она хочет быть действительной наукой, не может больше сводить историю общественного развития к действиям королей и полководцев, к действиям «завоевателей» и «покорителей» государств, а должна, прежде всего, заняться историей производителей материальных благ, историей трудящихся масс, историей народов» (стр. 116). В книге Веселаго читатель также не найдет взаимозависимости в развитии военно-морской истории с экономическим и политическим развитием страны.

Энгельс в своей классической работе «Анти-Дюринг» писал по этому поводу, что «Ничто не зависит в такой степени от экономических условий, как именно армия и флот. Вооружение, состав, организация, тактика и стратегия зависят прежде всего от достигнутой в данный момент ступени производства и путей сообщения». Эта мысль Энгельса должна быть руководящим положением при изучении эволюции военно-морского искусства, которая происходила в связи с изменением экономики страны и международных политических отношений.

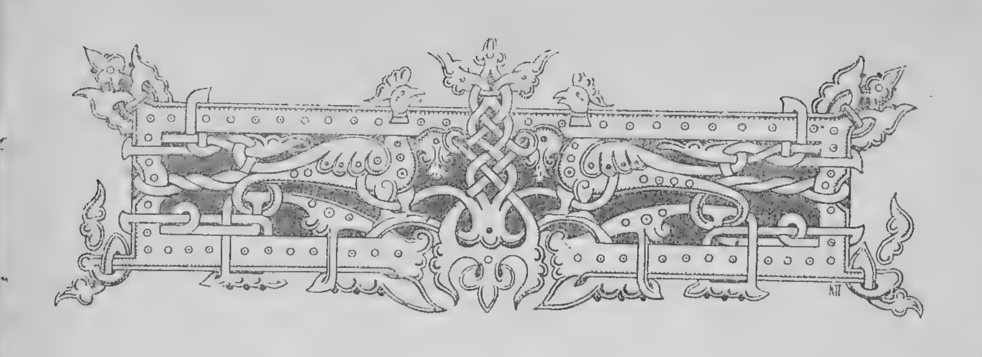
Историю возникновения войн, их причины и характер Веселаго излагает так, как это и мог изложить генерал и официальный историк царской России. Поэтому, используя факты о войнах и участии в них флота, читатель должен вскрывать причины войн, руководствуясь при этом положениями трудов Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина.

У Веселаго военно-морская история России рассматривается изолированно от военно-морского развития западноевропейских и других стран и почти ничего не сказано о взаимных влияниях русского и иностранных флотов на изменение постройки кораблей, развитие оружия, тактики и т. п. Этот пробел также необходимо восполнить другим материалом.

В помощь читателю в книге дается ряд подстрочных примечаний редактора, а в конце приложена таблица, объясняющая названия типов кораблей парусного и гребного флота, встречающихся в тексте и незнакомых для современного читателя.







ГЛАВА I

МОРЕХОДСТВО РУССКИХ С IX СТОЛЕТИЯ ДО ПЕТРА I

Плавания и военные походы русских с IX по XVII столетие

Внутренние водные пути древней России и моря, ее окружающие, много способствовали быстрому соединению обитающих в ней отдельных славянских племен в одно сильное государство. При ровной местности и покрывающих ее дремучих лесах, большие, многоводные реки: Волга, Днепр и Западная Двина представляли почти непрерывные, удобные военно-торговые пути, соединяющие Балтийское море с Черным и Каспийским. По этим путям перевозились на север богатые произведения Южной Европы и отдаленной Азии и по ним же двигались дружины первых русских князей. При отсутствии сухопутных дорог, плавание по рекам и озерам представляло для жителей древней России единственно возможный способ передвижения, и эта необходимость до такой степени способствовала развитию морских качеств в народе, что, одновременно с основанием русского государства, славяно-русские дружины на своих небольших челнах смело переплывали обширные моря и собирали добычу с богатой столицы Греческой империи и цветущих берегов Каспия.

Первый морской поход в Грецию совершен был овладевшими Киевом дружинниками Рюрика, явившимися перед Константинополем в 865 году в числе 200 судов. Потом успешные походы в Грецию были совершены князьями: Олегом, Игорем и Святославом, завоевавшим придунайскую Болгарию и временно утвердившимся в ней. Сын Святослава Владимир ходил по Волге против камских болгар и завоевал у греков Херсонес. Последний поход в Грецию происходил в 1043 году, в княжение Ярослава. Эти плавания сопровождались захватом богатой добычи. Признанное греками господство русских на Черном море выразилось названием этого моря — Русским морем. В период времени с 880 по 1175 год славяноруссы являлись и на берега Каспийского моря. Они делали набеги на юго-восточные, южные и западные прибрежья и даже некоторое время держались на реке Куре и на островах, лежащих против нынешнего города Баку.

Междоусобия удельных князей и нашествие татар уничтожили морское могущество России на южных морях; а впоследствии образование на Волге татарских царств — Казанского и Астраханского и завоевание Греческой империи турками надолго отделили Россию от морей Каспийского и Черного. Только на севере, благодаря предприимчивости и отваге новгородцев, сохранилась русская морская торговля, и военные морские силы сдерживали напор враждебных соседей-шведов, упорно стремившихся отрезать русских от Балтийского моря.

Новгород, владея Невою, составляющею выход в Балтийское море из больших речных путей, проходящих по России, имел обширную морскую торговлю, и ему платили дань Корела, Эсты и Эмь, жившие у Ладожского озера и на обоих берегах Финского залива. Около XII века, утвердясь в устьях Северной Двины, новгородцы, увлекаемые морскими промыслами, торговлею и жаждою новых приобретений, проникли в Печорский край и даже ходили на Новую землю и в Карское море.

Принимая участие в торговой деятельности знаменитого в XIII веке Ганзейского союза, и по близкому соседству своему со шведами, новгородцы нередко имели с ними неприязненные столкновения, причем главная причина спора заключалась в обладании Невою. Одною из самых значительных битв, происходивших во время этой вековой борьбы, была победа, одержанная над шведами на Неве в 1240 году князем новгородским Александром Ярославичем и доставившая ему почетное наименование Невского. К концу татарского владычества, кроме прибрежья Белого моря, забытого Западною Европою, во владении России осталась только небольшая часть берега Финского залива, около устьев Невы и Наровы. К этому должно прибавить, что в половине XII столетия по несчастной непредусмотрительности половцев, владевших Ливониею, на устье Западной Двины утвердился орден Меченосцев и что при покорении Новгорода московскими князьями пала окончательно его морская торговля.

Но с каким постоянным упорством враждебные нам соседи, опасающиеся усиления могущества России, старались отодвинуть ее от берегов моря, с таким же постоянством и энергиею правители России пользовались удобными случаями приобрести часть морского берега. Едва только свергнуто было иго татарское, как завоевание Казани и Астрахани Иоанном Грозным открыло для нас свободный путь в Каспийское море; взятием в 1558 году Нарвы положено начало возобновлению торговли на Балтийском море, и почти одновременно с этим, благодаря случайно занесенному в устье Северной Двины торговому английскому кораблю, начала быстро развиваться наша морская торговля с Англиею, причем английские купцы проникли даже в Каспийское море.

Это благоприятное положение значительно изменилось в последующие годы царствования Грозного, когда Россия потеряла Нарву и по новой границе, проведенной в 1595 году, русские владения на Финском заливе ограничились только самыми устьями Невы, прилежащим к ним берегом до реки Сестры и половиною острова Ретусари, нынешнего Котлина. Наконец, Столбовским миром (1617 г.) Россия была окончательно отодвинута от моря, и заключивший этот

мир шведский король Густав-Адольф выразил своим государственным чинам надежду, «что русскому народу, вероятно, трудно будет перешагнуть поставленные преграды».

Между тем, русская морская деятельность, приостановленная на Балтийском море, нашла себе исход на севере России и на Черном море. На севере смелые поморы-промышленники, движимые торговыми выгодами, и «служилые люди», собиравшие ясак с местных жителей, двигаясь к востоку, обошли весь морской берег от Печоры до Охотского моря и, утвердившись на последнем, добыли первые сведения о Сахалине и Шантарских островах. Проливом, позднее названным Беринговым, первый прошел казак Дежнев в 1648 году. На юге же казаки, поселившиеся на берегах Днепра и Дона, несмотря на построенные турками в устьях обеих этих рек сильные крепости, выходили на своих небольших чайках в Черное море, грабили принадлежащие туркам берега и, являясь перед Константинополем, приводили в ужас его население, в глазах которого в 1624 году они разграбили и сожгли на Босфоре целый город.

Форма древних русских судов, на которых плавали наши князья и казаки XVII столетия, обусловливалась особенностями путей, по которым им приходилось двигаться. И так как обыкновенными дорогами служили реки, в верховьях своих разделенные небольшими пространствами земли, называемыми волоками, то и от судов, кроме крепости, поместительности и безопасной удобной формы, пригодной для плавания как по глубоким, так и по мелководным рекам и озерам, требовалась еще легкость, позволяющая переносить или перетаскивать (переволакивать) эти суда около порожистых мест и, главное, через волоки. Для удовлетворения таким условиям древние русские лодки состояли из однодеревного днища (челнока или, по северному говору, — трубы), борта которого в случае морского плавания возвышались набойными досками, отчего и самые лодки получили название набойных. Подобные суда могли поднимать около 50 человек, ходили на веслах, а в море при попутных ветрах пользовались и парусом. Обыкновенно при морских плаваниях они держались близ берега; но так как иногда буря могла захватить их в открытом море, то кругом лодки привязывался толстый тростниковый пояс, который, в случае повреждения лодки, поддерживал ее на воде, и когда для лучшей безопасности на большом волнении связывалось вместе несколько лодок, то он не давал им тереться друг о друга и ломаться.

Во времена первых князей, а, вероятно, и гораздо ранее, однодеревные днища таких лодок вырубались жителями верховьев Днепра и пригонялись на продажу в Киев. Здесь они обращались в лодки, способные к морскому плаванию, спускались по реке, перетаскиваясь берегом у порогов, и, окончательно приготовясь и вооружась в устье Днепра, выходили в море.

Такие утлые челны не мешали нашим предкам нападать, а иногда и одерживать победы над военными кораблями греков, обладавшими всеми способами защиты и нападения, веками выработанными древнею морскою наукою. Защищенные высокими бортами своих кораблей, греки имели разнообразное ручное оружие, метательные машины, представлявшие своего рода сильную артиллерию, и кроме того пользо-

вались гибельным для тогдашних судов средством — ужасным греческим огнем. При подобном неравенстве средств успехи славян могут объясняться только отчаянною их храбростью, обладанием качествами хороших моряков и уменьем применять к делу разные военные хитрости, заменявшие силу.

О военно-торговых кораблях древних новгородцев только в старинных наших былинах сохранились немногие сведения, из которых видно, что образцом для новгородцев служили суда скандинавов, славившиеся своими боевыми и морскими качествами. На северном нашем поморье плавали кочи — большие палубные суда (от 40 до 90 футов длины) и суда меньшие их — шитики, имевшие однодеревные днища и бортовые доски, пришитые (отсюда и шитики) ивовыми ветвями. Паруса и такелаж на этих судах делались из оленьих кож, а якоря были деревянные с привязанными к ним камнями. Кроме того, на северном поморье были и другие виды судов, старинные русские и заимствованные от иностранцев, как например: лодьи, карбасы, бусы, шняки. На Каспийском море, по свидетельству одного моряка петровского времени, в старину плавали суда, называемые бусами, которые «строились из брусьев с перерубами, как избы». По внутренним рекам древней России, как например по Волге и Шексне, ходили большие торговые суда, которые могли, средним числом, проходить против течения в сутки около 13 верст.

Замечательно, что несмотря на славные морские походы древних князей в Грецию характер русского судостроения при них нисколько не усовершенствовался, и даже в половине XII века киевляне удивлялись, как чуду, впервые появившейся на Днепре военной лодье, на которой гребцы были закрыты палубою и наверху стояли воины.

Попытки военного судостроения в XVII столетии

Вскоре после появления англичан в Белом море (в половине XVI столетия) начатые ими попытки торговых сношений через Каспийское море окончились безуспешно. Но в царствование Михаила Феодоровича тем же торговым путем желали воспользоваться голштинцы и для исполнения этого испросили дозволение построить в Нижнем Новгороде десять кораблей, которые, ввиду частых разбоев, происходивших на Волге и на Каспийском море, предполагалось вооружить пушками. Постройка эта, однакож, ограничилась только одним кораблем, получившим название по имени герцога голштинского «Фридерик».

Корабль был длиною в 120 футов, имел три мачты и 24 весла; экипаж его, кроме пяти человек русских чернорабочих, весь состоял из иностранцев. Выйдя в Каспийское море, «Фридерик» погиб там у берегов Дагестана.

Вторая попытка заведения военных судов для Каспийского моря была сделана при царе Алексее Михайловиче по ходатайству одной персидской купеческой компании, которая желала перевозить персидские товары в Западную Европу через Россию, и наше правительство за определенное вознаграждение обязывалось доставлять и охранять эти товары во время пути. С этой целью в дворцовом селе Дединове в 1667 году заложен корабль «Орел» и, кроме того, яхта, бот и две

шлюпки. Все необходимые корабельные припасы выписаны были из Голландии, строитель, капитан и все более значащие чины экипажа были также голландцы.

Благодаря различным препятствиям, происходившим от новизны дела и слабости тогдашней администрации, строение и изготовление этих судов продолжалось около двух лет, и конечным пунктом, до которого дошли они, была Астрахань, где «Орел» был сожжен Степаном Разиным, а команда разбежалась.[1]

Подобные торговые предприятия, при тогдашних взглядах правительства, казались выгодными для России, на самом же деле, в случае успеха, они послужили бы только к большему развитию у нас торговой деятельности иностранцев, в прямой ущерб нашим русским купцам. Опыт показал, что со времени появления англичан в Архангельске иностранцы захватили в свои руки нашу морскую торговлю с Западною Европою и употребляли все средства, чтобы не допускать в нее русских. Не удовлетворяясь дарованными привилегиями, иноземные купцы, приходя в Архангельск, не хотели подчиняться установленным для них правилам и позволяли себе делать разные бесчинства. «Многажды бывало, — пишет один очевидец половины XVII столетия, — что корабельщики через город стреляли, и всякое дурно от них бывало, а унять их воевода не смел» или, вернее, не мог, потому что не имел в своем распоряжении военной морской силы.

Такие своеволия возбуждали в правительстве опасение, что иностранцы могут морем проникнуть в Сибирь и утвердиться там силою. Отчасти опасения эти в царствование Михаила Феодоровича были причиною правительственного распоряжения, уничтожившего деятельную до этого времени морскую торговлю поморов, которые из Архангельска плавали с товарами в устье реки Таза к городу Мангазее, стоявшему на месте нынешнего Туруханска.

При Алексее Михайловиче сделана была новая попытка возвратить России часть морского берега от Риги до Невы, и для этого в 1656 г. двинулись в шведские владения три отряда русских войск: в Ливонию — к Дерпту и Нарве и к Неве, где у острова Котлина русскими с бою взят был у шведов «полукорабль» и несколько пленных. Начатая успешно война окончилась в 1661 году невыгодным для России миром, по которому последняя осталась попрежнему отрезанною от морского берега. Но надежды русских были до того сильны, что во время непродолжительного владения Россиею берегом Западной Двины предприимчивый и просвещенный боярин Ордин-Нащокин, принимавший прежде деятельное участие в постройке корабля «Орел», теперь приступил к постройке нескольких военных судов на Двине в городе Кокенгаузене, где он был наместником. Цель Ордина-Нащокина была, по овладении Ригой, выйти в море с готовыми военными судами.

Неудавшаяся война, доказавшая невозможность для России борьбы с сильным соседом, казалось, лишала ее, если не навсегда,

---

[1] «Орел» был сожжен, видимо, потому, что в нем видели олицетворение ненавистного самодержавного строя, тем более, что при взятии войсками Разина Астрахани 24 июня 1670 года с «Орла» по ним был открыт огонь. *(Ред.)*

то весьма надолго, надежды обладать берегом моря, необходимым для ее развития и усиления. Но исторический ход событий скоро отстранил все препятствия и дал возможность России сделаться сильною морскою державою, поставив ее среди государств Европы на то высокое место, которое принадлежало ей по обширности ее владений, естественным богатствам и высоким качествам народа.

Несмотря на ревнивую и завистливую опеку соседей, в продолжение XVII столетия в наше отечество, окрепшее и собравшееся с силами, начало проникать европейское образование: явились попытки к улучшению законодательства, администрации, устройству регулярного войска, и все более и более стала выясняться мысль о необходимости основания военного флота. Отдельные лица в России тогда уже вполне понимали невозможность для такого обширного государства быть в тягостной зависимости от соседей, и единственный выход из этого положения видели в приобретении морских портов и заведении флота. Эту плодотворную, по ее последствиям, мысль предстояло осуществить Петру I.

ГЛАВА II

ПОТЕШНЫЕ ПЛАВАНИЯ И АЗОВСКИЙ ФЛОТ ПЕТРА I

„Дедушка русского флота" и Переяславская флотилия

Юный Петр Алексеевич, питавший страстную любовь к морю, от близких к нему образованных иностранцев, его наставников и собеседников, особенно же от голландца Тимермана и швейцарца Лефорта, приобрел первые понятия о морской науке и сознание важности флота для России. Случайно же найденный им в 1688 году старый английский ботик, принадлежавший деду Петра Никите Ивановичу Романову, познакомил царя с удовольствием плавания под парусами.

На этом знаменитом ботике, названном самим Петром Дедушка русского флота, он впервые начал кататься по реке Яузе; но так как она для лавировки была тесна, то Петр, успевший уже пристраститься к «водяной потехе», перенес ботик в находящийся в селе Измайлове Просяной пруд. «Но и там, — замечает юный знатный моряк, — немного авантажу сыскал, а охота стала от часу быть более». Плодом этой охоты была закладка в следующем 1689 году трех судов на Переяславском озере, где со своими потешными преображенцами он работал топором наравне с простыми плотниками. На берегу озера построены были дворец, батарея, с которой в торжественных случаях производилась пальба, и пристань для судов.

Поездки Петра в Архангельск в 1693 и 1694 гг.

Скоро Переяславское море показалось тесным пылкому моряку, он пожелал увидеть настоящее море и с этим намерением в 1693 году отправился в Архангельск. Путь до Вологды он совершил сухим путем, а оттуда водою. В Архангельске, наконец, Петр увидел давно желанное море, иностранные корабли и торговую жизнь приморского города. Все это обратило внимание юного Петра, и он, с обычною своею энергиею, начал изучать то, что казалось ему полезным. Первым плодом подобного изучения было сознание огромных выгод, получаемых здесь исключительно иностранцами, и горячее желание, созданием своего торгового флота, обратить эти выгоды на пользу русского купечества. Под влиянием такой мысли, Петр немедленно

избрал для верфи лежащий подле города Соломбальский остров, на котором и заложил 24-пушечный корабль, поручив строение его надзору тамошнего воеводы, стольника Федора Матвеевича Апраксина. Одновременно с этим, он заказал построить в Голландии и другое 44-пушечное судно. Оба они были небольших размеров и, имея пушки весьма малого калибра, могли служить для военных и торговых целей. В ожидании прибытия Петра в Архангельск, для него построена была 12-пушечная яхта Святой Петр, на которой он первый раз вышел в Белое море и, конвоируя иностранные купеческие суда, провожал их около 300 верст.

На следующий 1694 год Петр вторично посетил Архангельск, откуда сделал морскую поездку в Соловецкий монастырь и на эскадре, состоявшей из трех судов, ходил до Святого Носа, то есть до выхода из Белого моря в Северный океан. Во время плавания в Соловецкий монастырь на яхте Святой Петр он выдержал страшную бурю, и яхта избавилась от погибели только благодаря сведущему лоцману, лодейному кормщику Антипу Тимофееву, который благополучно провел ее опасным проходом к спокойному якорному месту в Унской губе. Суда эскадры, на которой плавал Петр к Святому Носу, были: купленное в Голландии Пророчество, ходившее под адмиральским флагом Ф. Ю. Ромодановского и на котором находился сам Петр в звании шкипера; построенный в Архангельске корабль Апостол Павел, под вице-адмиральским флагом Бутурлина, и яхта Святой Петр, под контр-адмиральским флагом Гордона.

Во время вторичного пребывания Петра в Архангельске, кроме верфи на Соломбале, начато было и частное судостроение близ Холмогор, на реке Вавчуге, местными купцами братьями Бажениными.

Основание Азовского флота

Двукратное посещение Архангельска ясно показало Петру важное значение портового города для государства, и он пришел к сознанию, что при обширности России ей необходимо открыть свободный выход в южные моря: Азовское и Черное. Осуществление этой мысли облегчалось тем, что Россия уже с 1686 г. была в неприязненных отношениях с Турцией, подвластные которой татары разоряли наши южные границы. Решено было первоначально завладеть устьями рек Дона и Днепра и, главное, крепостью Азовом, как ключом к Азовскому морю.

Первый поход к Азову, состоявшийся в 1695 году, был безуспешен, особенно потому, что турецкий гарнизон осажденной крепости получал от стоявшего на Дону флота помощь людьми, боевыми припасами и провиантом. Таким образом, осязательною причиною неудачи явилось отсутствие с нашей стороны морской силы, и Петр немедленно приступил к созданию военного флота.

Бездна препятствий, встречавшихся при начале этого великого дела, не помешала его осуществлению. Все средства, отдельно разбросанные по России, и все сведущие в судостроении люди собраны были под Москвою, в селе Преображенском, где гвардейские солдаты

и опытные плотники, привезенные из Вологды, Нижнего, Архангельска и других городов, принялись за обделку частей галер. Образцом служила галера, построенная в Голландии и разобранною доставленная в Москву через Архангельск. С нею прибыл галерный мастер; а необходимые для нового флота корабельные мастера, лекаря, штурмана, матросы и другие морские чины выписаны были из Голландии.

Части 22 галер и 4 брандеров по зимнему пути перевезли к городу Воронежу, где на реке Воронеже устроена была верфь и адмиралтейство для сборки и приготовления к плаванию привезенных из Преображенского судов. Здесь же были заложены и строились два корабля-галеаса.

В то же время в притоках Воронежа, для предстоящей перевозки войск по Дону, поспешно строилось более полуторы тысячи стругов, морских лодок и плотов, и в разных местах заготовлялись все предметы, необходимые для флота. Для скорейшего доставления на место постройки все более необходимое везли безостановочно, день и ночь, на переменных лошадях. Благодаря принятию таких энергичных мер и непосредственному участию в деле самого Петра, в исходе мая месяца 1696 года новосозданный флот, в числе одного корабля (длиною 113 футов), двух брандеров, двадцати трех галер и нескольких десятков казацких лодок, запер для турок устье Дона; а спустившаяся, также по Дону, армия обложила крепость Азов, которая в июле месяце, лишенная помощи своего флота, должна была сдаться.

Хотя настоящим распорядителем и душою дела во всю эту кампанию был сам Петр, но начальником флота числился Лефорт, носивший звание адмирала и занимавший первое место в триумфальном торжестве, которым приветствовала Москва победителей Азова. Цель похода была достигнута: взятием Азова открылся для России свободный выход в Азовское море. Петр, признавая, что значительная доля успеха в этом важном деле принадлежала флоту, и предвидя те неисчислимые выгоды, которые он должен был принести в недалеком будущем, твердо решился немедленно положить прочные основания устройству постоянного военного флота, и к осуществлению этой великой мысли привлечены были силы всего государства.

Постройка судов кумпанствами

Постановлением царской думы, собранной в селе Преображенском 4 ноября 1696 года, было решено, чтобы все владельцы крестьян, светские и духовные, имеющие не менее 100 дворов, строили корабли, соединяясь в компании, или, как тогда говорилось, в *кумпанства*. Имеющие же меньшее число дворов обязывались вносить на строение кораблей деньгами, по полтине с двора. На купечество отдельно налагалась постройка 12 кораблей.

Во время судостроения в Воронеже главное морское управление находилось под ближайшим наблюдением самого Петра, и административным морским центром был так называемый *царский шатер*

на Воронеже. С учреждением кумпанств списки их, составленные в поместном приказе, тотчас переданы для исполнения во Владимирский судный приказ, состоявший в ведении стольника Протасьева, получившего звание адмиралтейца.

Местом постройки были избраны берега рек Воронежа и Дона, а лесные участки отводились безденежно. Из-за границы выписаны корабельные мастера и те из судовых материалов, инструментов и принадлежностей, которых нельзя было приобрести в России.

Вообще предполагалось выстроить кумпанствами до 90 судов и казною, на собранные полтинные деньги, до 80. Суда эти были: парусные, разных форм и названий, и галеры различных размеров. Длина первых не превышала 120 футов и боевое вооружение состояло, по большей части, из орудий весьма малых калибров, числом до 60. Длина больших галер доходила до 174 футов, и в числе орудий их были пушки 24-фунтового калибра. Работа происходила с такою поспешностью, что к осени 1698 года значительное число судов было окончено. Главное место постройки было на Воронеже, в тамошнем обширном адмиралтействе. Для провода судов по мелководным местам рек Воронежа и Дона построены были, по примеру Голландии, камели и, для перевозки грузов, — лихтеры.

Все эти значительные работы, требовавшие огромных денежных средств, множества рабочих рук и необыкновенной поспешности, под угрозою «всякого разорения и смертной казни, за оплошку и нерадение», ложились непосильною тяжестью на народ и истощали скудные финансы государства. Но Петр, бывший первым и самым неутомимым работником, служил для всех примером самоотверженной преданности делу, от успешности которого ожидалась великая польза для России.

Путешествие Петра I в Голландию и Англию

Но чем ближе знакомился Петр с морским делом, тем яснее понимал, что для успешного создания флота требовалось много таких сведений, которых в России приобрести было невозможно, и тогда у него явилась смелая мысль: самому отправиться в Европу и, изучив в морских державах, насколько будет возможно, главнейшие части морской науки, употребить полученные сведения на пользу русскому флоту. Для исполнения этого намерения решено было отправить посольство, во главе которого находились Лефорт и боярин Федор Алексеевич Головин, один из главнейших сотрудников царя по делам морского управления. Целью посольства было испрошение у государств, более заинтересованных в ослаблении Турции, материальной помощи в начатой нами борьбе. У морских же держав Англии и Голландии предполагалось просить оружия и других предметов для нашего рождающегося флота. При посольстве отправилось до 70 молодых людей знатных фамилий для изучения различных отраслей морского дела и, с тою же целью, послано 30 волонтеров, из лиц хорошо известных царю по участию их в прежних его плаваниях и судостроительных работах. В числе этих тридцати находился и сам Петр I под именем Петра Михайлова.

По прибытии в 1697 году в Голландию, Петр, желая вполне изучить кораблестроение, поступил плотником на одну из верфей маленького городка Саардама, но, обеспокоенный назойливым любопытством жителей, царь через десять дней переехал в Амстердам, где и трудился четыре с половиною месяца, изучая все технические подробности дела. Но так как в Голландии при строении судов руководствовались только практикою, то такое одностороннее отношение к делу не могло удовлетворить любознательности гениального Петра, и для изучения теоретических оснований науки кораблестроения он отправился в Англию. В продолжение своего пребывания в этих двух главнейших морских державах того времени, Петр, принимаемый с полным радушием обоими правительствами, обращал особенное внимание на все имеющее отношение к морскому делу. При всеобъемлющем светлом его уме, его необычайной любознательности, способности быстро усваивать всякие новые сведения и глубоко проникать в сущность предметов, не упуская ни одной важной подробности, плодом пребывания Петра в Голландии и Англии было самое полное, всестороннее изучение всех отраслей морской науки как в теоретическом, так и в практическом отношениях. По возвращении в Россию Петр мог составить чертеж судна, руководствовать в адмиралтействе каждого мастерового в мельчайших подробностях его работы, вооружить судно и управиться с ним в море при самых затруднительных обстоятельствах. Все эти сведения, в продолжение неустанно трудовой жизни великого моряка, ему многие тысячи раз приходилось прикладывать к практике и возбуждать общее удивление моряков глубиною и отчетливостью его знаний. Предполагаемое путешествие в Венецию, для изучения галерного дела, не могло осуществиться, по случаю вспыхнувшего в Москве Стрелецкого восстания, заставившего Петра немедленно возвратиться в отечество.

Деятельность Азовского флота с 1699 года до его уничтожения

Одним из полезнейших следствий заграничного путешествия Петра было также приглашение в русскую службу многих сведущих иностранцев, добросовестная служба которых принесла огромную пользу нашему юному флоту. Замечательнейшими из этих достойных личностей были: голландец вице-адмирал Крюйс и англичане — корабельные мастера Ден и Най, строитель каналов и доков Перри и профессор морских наук Фарварсон.

В отсутствии царя, продолжавшемся около полутора года, судостроение на Воронеже деятельно продолжалось, но, по торопливости, дурному качеству употребленных материалов, а главное, по неимению знающих распорядителей, мастеров и опытных рабочих, многие суда оказались до того дурными, что их невозможно было послать в море. Огорчение, испытанное Петром при такой неудаче, только усилило его энергию. Немедленно приступил он к исправлению неудавшихся судов и к строению новых по лучшим чертежам, привезенным из-за границы. Хорошие же суда, готовые к плаванию, весною 1699 года были спущены из Воронежа к Азову и выведены в море под флагом адмирала Ф. А. Головина, заместившего умер-

шего Лефорта. На эскадре, состоявшей из десяти кораблей, имеющих от 62 до 22 пушек, двух галер, двух мелких судов и четырех парусных лодок, находился и сам Петр, желавший, появлением русских военных судов в Азовском море, убедить Турцию в существовании русских морских сил и тем принудить ее к скорейшему заключению прочного мира.

Чтобы внушить Турции более высокое мнение о силе России, Петр отправил в Константинополь думного дьяка Украинцова морем на 46-пушечном корабле *Крепость*, конвоируя посла своего всем флотом до Керчи. Корабль *Крепость* под командою капитана Памбурга, перейдя благополучно Черное море, пришел в Константинополь и там своим появлением произвел сильное впечатление на все население столицы, не исключая правительственных лиц и даже самого султана. Для приобретения морской практики, а также и в видах угрозы, необходимой для успешности мирных переговоров, Петр весною 1700 года спешил вновь вывести свой флот в море. Адмиралтейцем, вместо Протасьева, назначен был родственник Петра, любимый и деятельный его сотрудник по морским делам Федор Матвеевич Апраксин, которому, кроме кораблестроения, поручено было еще заведывание корабельными лесами.

Со вступлением в управление Апраксина прекращена была кораблестроительная деятельность кумпанств, оказавшаяся на практике весьма неудовлетворительною. Запутанность в делах и ссоры кумпанств между собою вызвали (1700 г. 20 апреля) указ об окончательном с ними расчете и об определении постоянной суммы на содержание флота.

Наконец, в половине 1700 г. заключено было с Турциею перемирие на 30 лет, по которому Азов и часть берегов Азовского моря остались за Россией. Но поставленные мирные условия далеко не удовлетворяли надежд Петра: о свободном плавании русских судов по Средиземному и Черному морям в трактате не упоминалось, и турки усиливали укрепления в Керченском проливе, отказывая в пропуске через него даже торговым нашим кораблям. Несмотря на это, в данную минуту, для России мир с Турцией был крайне необходим, потому что Петр готовился вступить в борьбу с сильным северным соседом — Швецией. Поводом к предстоящей войне была все та же древняя, насущная потребность России в приобретении свободного выхода в Балтийское море.

С началом шведской войны наша морская деятельность сосредоточивалась преимущественно на севере, и Азовский флот потерял прежнее свое значение. Положение его вполне зависело от политических отношений России с Турцией, и потому, при опасении разрыва, работы на верфях закипали; в случае же уверенности в прочном мире все успокаивалось до новой тревоги.

Рассчитывая на прочное утверждение на Азовском море, Петр укреплял Азов и заграждал устье Дона, оставляя только одно более глубокое для прохода кораблей, в Таганроге устраивал защищенную от неприятеля гавань, в которой могло поместиться более 10 кораблей, и в то же время на Воронеже продолжал постройку судов. Почти каждую весну флот готовился к плаванию, хотя, по раз-

личным затруднениям, ни разу не мог выйти в море в значительном количестве судов. Главною причиною таких неудач было мелководье у Воронежа, затруднявшее проводку больших кораблей, поэтому адмиралтейство решили перенести в Тавров, где устроили доки и начали строить 80-пушечные корабли. В 1709 году появление шведской армии на Украине вызвало энергичные меры предосторожности для ограждения Азовского флота от опасности. Адмиралтейские материалы и годные к плаванию суда начали отправлять в Тавров, а некоторые и в Азов, негодные же суда спешили разломать. Для большего единства действий при защите края, Азов, Таганрог и все местные крепости переданы были в ведение морского начальства.

Хотя Полтавская победа и отстранила угрожавшую опасность, но, в ожидании новой войны с Турцией, в 1710 году во всем крае началась усиленная морская деятельность, и к кампании 1711 года предполагалось вывести в море до 30 вымпелов. При различных неблагоприятных обстоятельствах, из которых главнейшим было — необыкновенно малая весенняя вода на Дону и его притоках, флот вывести было невозможно; а по несчастному для России Прутскому мирному договору постановлено было Азов и все земли, завоеванные Россией в прошедшую войну, возвратить Турции. С потерей Азова окончилась и деятельность Азовского флота; 4 из его судов проданы были туркам, остальные разломаны или оставлены на стапелях; последние же несколько судов сохранялись в Таврове еще в 1727 году.

Значение Азовского флота

Азовский флот, весьма дорого стоивший России, несмотря на преследовавшие его неудачи, зависевшие главным образом от неблагоприятных условий местности, принес немаловажную пользу государству. Заслуга его в морском отношении заключалась в том, что он дал возможность русским людям приобрести опытность в новом для них деле и указал на источники средств, которые способствовали неимоверно быстрому созданию и развитию флота на Балтийском море. Как морская практическая школа, Азовский флот принес также огромную пользу: на нем были заложены довольно прочные основания всех главных отраслей морской деятельности. Наконец, существование его имело серьезное политическое значение, показав Европе, что может сделать Россия. И действительно, в каком из европейских государств, не имевших флота, могла бы осуществиться смелая мысль: построить в одну зиму флот в 1200 верстах от моря и, при содействии его, отнять часть берегов этого моря у сильного и опытного в морском деле неприятеля.

ГЛАВА III

ОСНОВАНИЕ РУССКОГО БАЛТИЙСКОГО И КАСПИЙСКОГО ФЛОТОВ И ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРИ ПЕТРЕ I

Объявление войны Швеции

На другой же день, по заключении мира с Турцией, 19 августа 1700 г. Петр объявил войну Швеции. Надежда на успех, между прочим, обусловливалась помощью двух союзников: Польши и Дании, из которых первая желала отнять у Швеции Ливонию, а вторая — герцогство Голштинское. Но начало войны обмануло ожидания Петра: датчане, разбитые Карлом XII, поспешили заключить с ним мир; польские войска были выгнаны из Лифляндии, и русская армия, осаждавшая Нарву, была разбита наголову и потеряла всю свою артиллерию.

Блестящие победы убедили Карла в бессилии врагов, и он, не обращая должного внимания на Россию, в продолжение нескольких лет дал возможность Петру собраться с силами и, после ряда сравнительно мелких успехов, настолько твердо укрепиться при устьях Невы, что здесь русские уже могли победоносно отразить нападения значительных морских и сухопутных неприятельских сил.

Первое морское нападение шведов было сделано у Архангельска на Двинское устье, куда они явились в числе семи судов. Монастырский «служник» Иван Рябов и переводчик Дмитрий Борисов, захваченные шведами для проводки судов к Архангельску, решились погибнуть для спасения родины, и оба передовые судна, шняву и гальот, поставили на мель, под пушки только что построенной крепости. После тринадцатичасовой перестрелки оба судна были взяты подошедшим на лодках отрядом солдат, а самоотверженные герои: Борисов убит, а Рябов избавился от смерти тем, что притворился мертвым и потом спасся вплавь на берег. Опасения нового нападения на Архангельск заставили самого Петра в 1702 г. вновь посетить этот город, но, к счастью, шведы более уже не являлись.

Действия на Ладожском и Чудском озерах

Успешное действие армии, находящейся под начальством Шереметева, дало русским возможность утвердиться в Ингрии и приступить к очищению Ладожского и Чудского озер, где крейсеровали

мелкие шведские военные суда. Здесь, как нередко случалось и впоследствии, недостаток средств вознагражден был отчаянною храбростью русских солдат, которые на Ладожском озере, на соймах и карбасах, под начальством полковника Островского, смело напали на шесть судов флотилии шведского адмирала Нумерса, имевших каждое от 5 до 14 пушек, и обратили их в бегство. При другом, подобном же нападении, происходившем под начальством полковника Тыртова, Нумерс уже потерял несколько судов с 300 человек экипажа и окончательно удалился в Выборг, оставив Ладожское озеро во власти русских. На Чудском озере на судах, построенных на скорую руку, солдаты, под начальством полковника Толбухина, также уничтожили неприятельский отряд, состоявший из четырех яхт и нескольких мелких судов, из которых три яхты и все мелкие суда взяты с бою (одно абордажем), а одна яхта взорвана самими шведами.

Утверждение России на р. Неве

По очищении от неприятеля Ладожского озера русские приступили к завладению Невою. Подойдя с армией к сильно вооруженной, стоявшей на острове в истоке Невы крепости Нотебургу (древнему Орешку), Шереметев занял войсками оба берега реки и, перетащив трехверстною просекою 50 лодок из Ладожского озера в Неву, отрезал гарнизон крепости от помощи, которая могла явиться к нему с моря. После десятидневной осады и кровопролитного приступа, 11 октября 1703 г. Нотебург сдался и был переименован Петром в Шлюссельбург, «Ключ-город», в ознаменование открытия через него выхода в море. Вскоре взята была и другая крепость — Нейшанц (древняя Новая крепость), стоявшая при впадении в Неву реки Охты.

Но незадолго до этого отряд Преображенского полка, вышедший на лодках в устье Невы под начальством бомбардирского капитана Петра Михайлова,[1] напал на два шведские судна, стоявшие против нынешнего Екатерингофа, и взял их на абордаж. Главным виновником этой победы был сам Петр, находившийся во главе нападавших. Взятые суда были 10-пушечный гальот Гедан и 8-пушечная шнява Астрильд. Помощником Петра при этой победе был преображенский поручик Александр Данилович Меншиков.

Основание Петербурга и Олонецкой верфи

Чтобы окончательно запереть для шведов вход в Неву, Петр в устьях ее, на острове Янни-Сари (Заячьем), заложил 16 мая 1703 года земляную крепость, названную Петропавловскою, и портовый город Санкт-Петербург.

Готовясь к завладению морским берегом, Петр еще в 1702 году устроил на реке Сяси верфь и начал на ней постройку 6 фрегатов, а в следующем 1703 году основал, под названием Олонецкой, новую верфь на реке Свири, в Лодейном поле, где также деятельно

[1] Под именем Петра Михайлова плавал сам Петр I (*Ред.*)

началось строение разных судов. Летом 1703 года один из новопостроенных там фрегатов (Штандарт) сам Петр провел в Петербург.

Чтобы обезопасить свой новый город от нападений шведского флота, Петр, воспользовавшись удалением в Выборг шведской эскадры, прибыл на остров Ретуссари (Котлин), лежащий в 25 верстах от устьев Невы, и, осмотрев местность, нашел с южной стороны острова единственный, удобный для больших судов, проход с моря. На мели, лежащей близ этого прохода, он приказал построить сильную крепость, названную им Кроншлотом. Модель крепости сделана была самим Петром, а постройку производил Меншиков. Кроншлот был окончен в продолжение зимы 1703 года и сделался прочною защитою нового города от неприятельского нападения со стороны моря.

Так как Петербург, лежащий при глубокой реке близ самого моря, сравнительно с отдаленною от моря Олонецкою верфью, представлял для кораблестроения несомненные выгоды, то Петр в 1704 г. приступил к сооружению на левом берегу Невы обширного адмиралтейства, не прекращая однако начального судостроения в Лодейном поле, на р. Луге и в Новой Ладоге.

Нападение шведов на Котлин

Только после утверждения русских в устьях Невы Карл XII начал сознавать важность этого приобретения Петра и в 1704 г. открыл в первый раз серьезные наступательные действия против Петербурга посылкою в Финский залив эскадры под начальством вице-адмирала Депру и с сухого пути — корпуса войск под начальством генерала Майделя.

Депру, подойдя на вид Котлина, убедился, что прорваться мимо Кроншлота не было возможности, и потому ограничился только бомбардированием крепости, не причинившим впрочем ей никакого вреда. Подобная же неудача сопровождала и сухопутные шведские войска, подошедшие к Нейшанцу со стороны Выборга. Между тем, русские в 1704 г. взяли у шведов Дерпт (древний Юрьев) и Нарву (древняя Колывань), причем юный Балтийский флот успел проявить уже свою деятельность подвозом десанта и провианта к войскам, осаждавшим Нарву.

Надеясь исправить свою оплошность, Карл в следующем 1705 г. направил к Котлину уже значительные морские силы, под флагом адмирала Анкерштерна, в числе 24 вымпелов, а с сухого пути — усиленный корпус того же Майделя.

Благодаря распорядительности и энергии вице-адмирала Крюйса, которому Петр вверил оборону Котлина, наш флот, поставленный у этого острова, оказался настолько сильным, что, при содействии Кроншлота и укрепления, построенного на Котлине, мог блистательно отбить нападение несравненно сильнейшего и опытнейшего шведского флота. 4 июня несколько шведских судов подошли к Котлину и открыли по флоту и береговым укреплениям канонаду, но встреченные

нашими выстрелами скоро отошли в море. В следующие дни шведский адмирал высадил на Котлинскую косу десант, который был отбит отрядом под начальством полковника Толбухина. После двух также неудавшихся нападений на наш флот, шведы отошли от Котлина; но 14 июля, подойдя к оконечности Котлинской косы, высадили на нее сильный десант, разбитый наголову отрядом того же храброго Толбухина, имя которого навсегда сохранилось в названии построенного здесь впоследствии маяка. При последней высадке шведы потеряли, только одними убитыми, 560 человек, и поражение было до того сильно, что шведский флот уже более никогда не пытался возобновлять нападения.

Корпус Майделя, желавший уничтожить Петербург, дошел до берега Малой Невы, где также, отбитый комендантом Петропавловской крепости Брюсом, должен был с уроном отступить. Успехи эти радовали Петра и отражались на духе его морских и сухопутных войск, приобретавших все более и более уверенность в победе.

Первые плавания русских военных судов в Финском заливе

Наоборот, шведы, после постоянных неудач, стали осторожными до нерешительности, и Петр не пропускал случая пользоваться упадком духа неприятеля. Русские военные суда, несмотря на присутствие шведского флота в Финском заливе, смело ходили не только у южного берега, до Нарвы и Гогланда, но проникали и в глубину финляндских шхер. Успех порождал соревнование между командирами русских судов, пользовавшимися всякою оплошностью неприятеля, и наши крейсеры начали захватывать шведские призы, приводя их с торжеством к Котлину.

Петр не ограничивался сделанными приобретениями и, желая вовсе вытеснить шведов из Финского залива, спешил усиливать свой флот постройкою судов и укреплял Котлин новыми батареями.

В 1706 году наши сухопутные войска обложили Выборг, но присутствие шведского флота в Биорко-зунде помешало взятию крепости, и неудавшаяся осада ознаменовалась только одним блистательным подвигом преображенского сержанта Шепотева, бомбардира Дубасова и морских унтер-офицеров Наума Сенявина и Скворцова. Они в темную и туманную осеннюю ночь, с 48 человеками солдат, отправились на пяти лодках с целью захватить одно из купеческих судов, находящихся в Выборгской бухте. В темноте, по ошибке, они подошли к конвоировавшему эти суда большому военному боту Эсперн, вооруженному четырьмя пушками и имеющему 100 человек команды. Заметив ошибку, храбрецы исправили ее тем, что смело бросились на абордаж и овладели судном. Загнав шведов в палубу и найдя на боту заряженные орудия и при них готовые снаряды, победители открыли ружейный и пушечный огонь по другому боту, подошедшему на помощь Эсперну, отбились от него и благополучно привели взятый приз к своему лагерю. Дело это было одним из самых отважных и кровопролитных: из русских убиты Шепотев, Дубасов и 30 человек солдат.

Неудачное нападение шведов на Петербург

Шведы, сознавшие на опыте невозможность нападения на Петербург со стороны моря, сделали новую попытку взять его с сухого пути. Осенью 1708 года сильный их отряд, под начальством генерала Любекера, несмотря на сопротивление русских, переправился через Неву, близ устья реки Тосны, и, преследуемый нашими войсками, направился к Дудергофу. Пройдя его, Любекер против Кроншлота, у нынешнего Ораниенбаума, вышел к морю и, в виду следовавшего за ним шведского флота, двинулся по морскому берегу к Копорскому заливу. Здесь, получив ложные сведения о скором прибытии значительного числа русских войск, поспешил пересесть на суда, перебив при этом шесть тысяч кавалерийских лошадей, для которых не было на судах места. Неуспевшие перебраться на суда, до прихода русских, пять батальонов шведов были атакованы и разбиты нашими войсками. Главная причина неудачи Любекера заключалась в том, что он рассчитывал захватить заготовленный нами провиант, русские же успели его сжечь, и шведские солдаты едва не погибли от голода. Начальником наших войск, действовавших против Любекера, был Ф. М. Апраксин, которому поручена была защита Ингрии и который, по смерти Ф. А. Головина, получив звание адмирала, управлял флотом.

Успехи русского оружия возбудили, наконец, опасения Карла, и он, победив Польшу и присоединив к себе саксонские войска, приступил к энергичным действиям против России. Опасность нападения шведов становилась для нас тем значительнее, что в 1708 году малороссийский гетман Мазепа, изменивший Петру, звал Карла в Украину, обещая ему войско и продовольствие.

Поражение шведов при Лесном и под Полтавою

Но надежды Карла не сбылись. Украина не последовала за изменником Мазепой и осталась верною России, а часть шведской армии, спешившая под начальством Левенгаупта из Лифляндии на соединение с главными силами Карла, двигавшегося к югу, была настигнута Петром при деревне Лесное и потерпела совершенное поражение. Наконец, 27 июня 1709 года в сражении под Полтавою была уничтожена вся шведская армия, и Карл XII бежал в Турцию.

Полтавская победа, за которую капитан-командор Петр Михайлов получил чин корабельного шаутбенахта или контр-адмирала, окончательно утвердила за Россией владения на Балтийском море. Ближайшим следствием наших военных успехов было возобновление союза с Петром королей Дании и Польши для наступательных действий против Швеции, как против общего врага. Союзом Дании Петр особенно дорожил, потому что ее флот, действуя против шведского, мог отвлечь последний от Финского залива и тем облегчить завоевание Финляндии. Но на самом деле помощь Дании ограничилась одними переговорами, и Петру оставалось надеяться на море только на свои собственные силы.

Для очищения от неприятельского флота Финского залива, прежде всего, необходимо было овладеть Выборгом, служившим постоянною угрозою для Петербурга и представлявшим такой пункт, занятие которого лишало неприятеля удобного порта, а нам открывало свободный вход в финляндские шхеры.

Осада и взятие Выборга

Осада крепости, начатая весною 1710 года, поручена была адмиралу графу Апраксину. Раннею весною войска осадного корпуса перешли от Котлина к Выборгу морем по льду, взяв с собою только 15 орудий и небольшой запас провианта. Остальную артиллерию, провиант и другие необходимые для осады предметы предполагалось доставить морем до прихода шведского флота, тотчас как тронется лед. Транспорт судов, на которые погружено было все это, конвоируемый военными судами, вышел в море вместе со льдом и благополучно дошел до Выборга. Во время этого плавания Петр с отрядом военных судов целую ночь, с опасностью для своей жизни, пробивался среди льда, и из 22 транспортных судов только четыре были раздавлены льдом, но и с них успели спасти часть груза. Своевременный приход в Выборг нашего транспорта спас осадный отряд от угрожающего ему голода и ускорил сдачу крепости.

За Выборгом последовало взятие Риги, Пернова, Аренсбурга с островом Эзелем и Ревеля.

Судостроение в Архангельске

Вместе с приобретением берегов моря Петр усиливал и численность своего флота. К числу русских верфей прибавилась еще в 1708 году Архангельская, где в Соломбале начали строить военные фрегаты, из которых первые три отправились в Балтику в 1710 г. Осенью этого года два из них пришли в Данию, а третий, получив повреждение, вернулся в Архангельск. Взятие этими фрегатами 11-пушечного неприятельского капера и нескольких купеческих судов произвело некоторое впечатление в Европе и очень обрадовало Петра тем, что призы взяты были не в наших водах, а в отдаленном от России Немецком море и в Категате.

Ослабление деятельности на Балтийском море

Война с Турцией, окончившаяся несчастным для России Прутским миром и заставившая заботиться об усилении Азовского флота людьми и всеми материальными средствами, ослабила нашу морскую деятельность на Балтийском море, где русские должны были ограничиться обороною приобретенных портов и берега. Блокирование шведами наших берегов не мешало однакоже русским отважным и находчивым морякам провозить морем провиант от Котлина в Финляндию и даже захватывать в шхерах неприятельские суда, а также не

препятствовало иностранным торговым и нашим военным судам пробираться не только в Ригу и Ревель, но даже в Петербург. Карл XII, для прекращения русской морской торговли, убеждал морские державы, особенно Голландию и Англию, запретить доставление морем в Россию предметов, нужных для войны. Но убеждения эти не имели успеха, и Карл прибегнул к организации частных корсаров, которые, захватывая иностранные купеческие суда, идущие в Россию, возбудили в Голландии и Англии сильное неудовольствие против Швеции, обратившееся в пользу России.

Попытка Апраксина, при содействии немногочисленной гребной флотилии, двинуться с армией из Выборга к Гельсингфорсу была неудачна по недостатку галер, на которых бы можно было шхерами зайти в тыл неприятеля; а малочисленность, сравнительно с шведским, нашего корабельного флота не позволяла выдвигать его в море далее Красной горки. Таким образом, шведы продолжали еще господствовать на водах Финского залива, и это обстоятельство, указывающее на настоятельную необходимость увеличения нашего флота, заставило Петра спешить постройкою возможно большего числа галер, и, не ограничиваясь деятельностью русских верфей, приступить к покупке готовых кораблей за границей.

Петр на датском флоте

Петр, находившийся в Померании при нашей армии, действующей там вместе с датскими и саксонскими войсками против шведов, в августе 1712 года, у Грейфсвальда, посетил датский флот, который по повелению короля был ему подчинен. К датчанам присоединились и наши архангельские фрегаты, которые Петр осмотрел и отправил в Ревель. Два из них дошли туда благополучно, а третий во время пути погиб.

Поход в Финляндию

Значительные военные успехи России начали принимать угрожающее значение для Швеции. Овладев большим пространством морского берега с несколькими хорошими портами и быстро увеличивая свой корабельный и галерный флоты, Россия готовилась вытеснить неприятеля из Финляндии, располагая отсюда нанести Швеции решительный удар.

К весне 1713 г., спешною постройкою и заграничными покупками, наши флоты, галерный и корабельный, до того усилились, что в апреле месяце из Петербурга в финляндские шхеры двинулось более 200 галер и других мелких судов с 16.000 войска. За ними последовали два прама и два бомбардирских гальота. Корабельный же флот, под флагом вице-адмирала Крюйса, состоявший из 7 кораблей, 4 фрегатов и 2 шняв, вышел к Березовым островам. В числе этих судов был 54-пушечный корабль П о л т а в а, первый спущенный в С.-Петербургском адмиралтействе, и 3 корабля и 2 фрегата, купленные за границею. В галерном флоте, бывшем под начальством Апраксина,

авангардией командовал контр-адмирал Петр Михайлов, а ариергардией — галерный шаутбенахт Боцис.

Дойдя без особенных препятствий шхерами до Гельсингфорса, Апраксин подступил к городу. Петр с авангардией, идя впереди, расположился в проливе у Скатудена, бомбардирские суда стали в глубине рейда против неприятельских батарей, ариергардия — при входе на южный рейд, а сам Апраксин с кордебаталией расположился за авангардией. Кровопролитный артиллерийский бой продолжался целую ночь: на русских галерах была такая большая потеря гребцов, что они с трудом могли отходить от неприятельских батарей, для замены убитых людей новыми. Наконец, в городе вспыхнул пожар, и с рассвета, когда русский десант успешно высадился на западном берегу залива Седра-хамн, шведский гарнизон, видя невозможность сопротивляться, выступил из города. Преследуемый нашей армией неприятель пошел к Борго, но с приближением русских оставил город и отступил по Тавастгустской дороге. По занятии Борго решено было у острова Форсбин, в расстоянии от Борго около 30 верст, построить укрепление, которое служило бы защитою гавани, удобной для стоянки галер, и могло быть безопасным складом для провианта и других предметов, необходимых для армии.

Плавание корабельного флота

Между тем, в Ревель прибыли вновь купленные за границей три корабля и два фрегата, которые, из опасения встречи с сильнейшим их шведским флотом, не могли итти к Котлину и потому на соединение с ними нашли необходимым отправить в Ревель всю корабельную эскадру.

Отправившаяся к Ревелю, под начальством Крюйса, эскадра, пройдя Гогланд, увидела впереди три шведских военных корабля, погналась за ними и, подойдя на пушечный выстрел, открыла огонь. В тот момент, когда наши передовые суда уже настигли неприятеля, корабль Выборг стал на мель, и за ним набежали на ту же мель другие два корабля, из которых один был адмиральский — Рига. Спуск на последнем красного флага, поднятие которого означало сигнал «вступить в бой», принят был командирами остальных судов за приказание прекратить погоню и послужил к спасению шведских судов, поспешивших уйти. Корабль Выборг, по невозможности снять с мели, принуждены были сжечь. Корабельная эскадра, соединившаяся в Ревеле с судами, пришедшими из-за границы, возвратилась благополучно к Котлину, не встретив шведов. Для расследования дела о потере Выборга состоялся военный суд, в котором председательствовал Апраксин, а в числе членов находился контр-адмирал Петр Михайлов. После строгого разбора дела, суд приговорил вице-адмирала Крюйса и капитан-командора Рейса к смертной казни, капитан-командора Шельтинга — к понижению в младшие капитаны и еще одного капитана к изгнанию из России. Приговор первых двух лиц был, впоследствии, смягчен и заменен ссылкою: Крюйса в Казань, а Рейса в Сибирь.

Продолжение военных действий в Финляндии

По выходе наших войск из Гельсингфорса, шведский флот вошел на рейд, а Апраксин, двинувшийся туда от Форсбина, встречен был у реки Борго шведами под начальством генерала Любекера. После упорного боя шведы отступили, и русские заняли Гельсингфорс. По уходе неприятеля, тотчас же приступлено было к укреплению города, а также к укреплению и засыпке всех проходов, ведущих с моря на рейд, кроме одного, доступного по своей глубине только для небольших судов.

Несмотря на малочисленность войск и особенно морских галерных команд, ослабленных боевыми потерями и болезнями, армия, под начальством князя М. М. Голицына, из Гельсингфорса пошла берегом к Або, а Апраксин и Петр на скампавеях (галерах малого размера) отправились за нею шхерами. Пройдя Паркалаут, они соединились с армией, оставя суда в реке Пиккола. 28 августа Або занят был без боя, но по недостатку войск, трудности доставлять провиант, а главное, из опасения быть отрезанною от Гельсингфорса, армия отступила к этому последнему городу. В исходе сентября Апраксин, узнав, что Любекер стоит в крепкой позиции близ Тавастгуста, при реке Пелкине, напал на шведов, разбил их и отбросил к Тавастгусту. В Померании наши войска, действовавшие под начальством Меншикова против шведов с саксонцами, после разбития шведской армии под начальством Стейнбока, в октябре месяце победоносно окончили кампанию взятием города Штетина и отправились в Россию, оставив в Померании только шеститысячный корпус. В продолжение всей кампании 1713 года Петр почти во всех более важных и опасных предприятиях был одним из главных деятелей.

С потерею Гельсингфорса шведы лишились последнего хорошего порта в Финском заливе.

Петр, предполагавший успехами своими поднять энергию союзников, уведомлял датского короля о завоевании Финляндии до Ботнического залива и, представляя об опасности перехода галер Аландским проливом без прикрытия сильным корабельным флотом, явно намекал на необходимость отправления в помощь нам датского флота. Но союзники думали иначе, и успехи Петра только возбудили их опасение, выразившееся охлаждением к общему делу. Датчане отказали в присылке флота, ссылаясь на недостаток денег, а о польском короле Августе носились слухи, что он готовится заключить со шведами мир.

Открытие кампании 1714 года

Несмотря на ненадежность союзников, Петр, уверенный в мирном настроении Турции и воспользовавшийся прекращением военных действий в Померании, решился собственными силами окончательно утвердиться в Финляндии и отсюда угрожать самой столице Швеции. Раннею весною 1714 года, едва только в море разошелся лед, двинулись к Березовым островам оба наши флота, галерный и корабельный. На первом из них, состоявшем под начальством графа

Апраксина, на 99 галерах находилось 15 тысяч и на транспортных судах 9 тысяч войска. Галерами начальствовал вместо умершего графа Боциса капитан-командор Змаевич. Корабельный флот, увеличившийся вновь построенными и купленными за границей кораблями, состоял из 18 кораблей, фрегатов и шняв, под флагом оставшегося после Крюйса старшим по чину контр-адмирала Петра Михайлова.

11 июня галерный флот был уже в Гельсингфорсе, а корабельный в Ревеле, где находились прибывшие из-за границы, купленные там, пять кораблей и два, построенные в Архангельске. Таким образом в Ревеле собралось 16 кораблей (от 74 до 42 пушек) и 8 фрегатов и шняв (от 32 до 18 пушек). Общее число их орудий было 1060 и людей до 7 тысяч.

Победа при Гангуте

Шведские суда, появившиеся в Финском заливе и доходившие до Гельсингфорса и Ревеля, не имели возможности препятствовать движению нашего галерного флота, который и дошел до местечка Твереминне, находящегося близ Гангута, по восточную сторону полуострова. Обогнуть же Гангут, чтобы продолжать дальнейший путь шхерами, было невозможно, потому, что у самого мыса стоял сильный шведский флот из 28 вымпелов. Для отвлечения неприятеля предполагалось сделать нападение на него нашим корабельным флотом, но это было найдено крайне рискованным, так как у нас все корабли, кроме двух, не отличались ходкостью и в случае вероятного отступления могли быть взяты шведами. Петр, прибывший из Ревеля и осмотревший весь полуостров, отыскал на нем низкий песчаный перешеек в 2⅓ версты длиною, на котором тотчас велел устраивать дорогу для перетаскивания галер на западную сторону полуострова. Но шведы, узнав об этом намерении, поставили у конца предполагаемой дороги отряд военных судов, приготовившийся выстрелами встретить перевозимые по этому пути галеры.

Выгодная позиция, занятая шведами, останавливая дальнейшее движение нашего галерного флота, могла оказать весьма вредное влияние на успех всей кампании и принудить к отступлению армию, находящуюся в Финляндии под начальством М. М. Голицына. На помощь русским явился счастливый случай, которым они сумели воспользоваться.

После полудня 25 июля, услышав пальбу на шведском флоте, Петр сам отправился на ближайший к неприятелю островок узнать о причине пальбы и увидел, что 14 судов отделились от флота и, по всей вероятности, идут в Твереминне, чтобы запереть там наш галерный флот. Ввиду такой страшной опасности, Петр на собравшемся военном совете настоял, чтобы тотчас приблизить галеры к Гангуту и часть их послать в обход шведского флота. Утром 26 июля, воспользовавшись штилем, удерживающим на месте корабли неприятеля, 20 наших скампавей,[1] под командою Змаевича, двинулись к швед-

[1] Малых 36 весельных галер

скому флоту и благополучно обошли его со стороны моря, на расстоянии пушечного выстрела. Вслед за ними, таким же образом и также безвредно, прошли еще 15 скампавей. Всем галерам, обогнувшим Гангут, велено было немедленно итти и запереть отряд шведских судов, ожидающий спуска на воду перетаскиваемых по устраиваемой дороге галер. Между тем, шведский адмирал поспешил воротить отделившийся от его флота отряд и растянул линию кораблей до того места, по которому прошли наши галеры. Но, опасаясь обхода со стороны моря, он отодвинул корабли от берега и оставил здесь свободный проход, которым русские не замедлили воспользоваться. Утром 27 июля, также при совершенном штиле, в стройном порядке, следуя одна за другой, двинулись все остальные наши галеры, держась так близко к берегу, как только позволяла глубина. Авангард вел генерал Вейде, кордебаталию сам Апраксин, а в ариергарде шел Голицын. Ближайшие к берегу шведские суда спешили сняться с якоря и на буксире приблизиться к берегу. Жестокая пальба открылась по нашим галерам, но все они, кроме одной, ставшей на мель и доставшейся шведам, успешно обогнули мыс и, присоединясь к отряду Змаевича, в свою очередь, атаковали стоявшие у строившейся дороги шведские суда, бывшие под начальством шаутбенахта Эреншельда. Отряд Эреншельда состоял из флагманского 18-пушечного фрегата Элефант, шести галер, вооруженных 12 и 14 пушками малого калибра и имевших по две пушки 18 или 36-фунтовые. Эти галеры, с фрегатом посредине, стояли в линии, фланги которой упирались в маленькие островки, за срединой линии находились три шхербота, имевшие от 4 до 6 пушек малых калибров.

Наши галеры, построенные в три колонны, атаковали неприятеля, впереди была авангардия под начальством шаутбенахта Петра Михайлова. Два раза атакующие, приближаясь к неприятелю, должны были отступить; но при третьей атаке и свалке на абордаж шведы не выдержали натиска, и после отчаянной обороны все суда, одно за другим, спустили флаги. У неприятеля перебито более трети экипажа; все оставшиеся в живых, и в том числе израненный Эреншельд, взяты в плен.

Победою при Гангуте обеспечивалось прочное занятие всей Финляндии, причем для нападения русских открывалось все балтийское прибрежье Швеции, не исключая и самого Стокгольма. Петр ясно сознавал важное значение Гангутской победы. Гангутскую победу с торжеством праздновали в Петербурге, куда с триумфом приведены были взятые у шведов суда; все участвовавшие в сражении офицеры и нижние чины награждены медалями, а шаутбенахт Петр Михайлов произведен в вице-адмиралы.

Действия галерного флота в Ботническом заливе

От Гангута галерный флот беспрепятственно прошел шхерами в Ботнический залив, оставив у города Ништадта скампавеи с лошадьми и грузовые суда. Держась восточного берега залива, в сентябре месяце он дошел до города Вазы.

Хотя на севере Финляндии держалось еще до 5000 шведов, но Апраксин, не имея кавалерии, запоздавшей на дороге, не надеялся на успешность нападения, и так как наступившее позднее осеннее время с каждым днем увеличивало опасности плавания, то флот наш, дойдя до города Нюкарлеби, возвратился к Ништадту и расположился на зимовку. Обратное плавание флота было очень трудное: на пути погибло несколько галер и до 200 человек. В этом году часть корабельного флота, 12 вымпелов, осталась зимовать в Ревеле, а все остальные суда — у Котлина и в Петербурге.

Шведские каперы, захватывавшие купеческие корабли, ходившие к русским портам, наконец, до того раздражили Англию и Голландию, что флоты обеих этих держав явились в Зунде, чтобы соединенными силами защищать от шведов свои коммерческие суда. Этой военной демонстрацией воспользовался Петр для безопасной проводки из-за границы к русским портам наших военных кораблей.

Взятие Бредалем шведских каперов и его экспедиция на Готланд

Весною 1715 года шведский флот, разделясь на эскадры, принял меры как для ограждения своих берегов, так и для воспрепятствования выходу русских судов из гаваней. Но прежде чем неприятель успел появиться в наших водах, царь уже выслал из Ревеля, под начальством капитана Бредаля, три фрегата для поимки шведских каперов, появившихся у берегов Курляндии. Бредаль с успехом выполнил это поручение и, взяв один капер после сильного сопротивления и два сдавшиеся без боя, привел их в Петербург.

Такая удача внушила Петру смелую мысль послать того же Бредаля с четырьмя фрегатами и тремя шнявами на поиски за неприятельскими торговыми судами к острову Готланду. При этом предписывалось на Готланде захватить «языков, наипаче морских людей» и, если будет возможно, дойти до входа в стокгольмские шхеры. Бредаль и это рискованное поручение выполнил с успехом. На Готланде он захватил несколько пленных и побывал у стокгольмских шхер, не встретя нигде неприятельского флота. Шведы, с своей стороны, сделали нападение на Ревель: 29 мая 12 шведских кораблей и несколько мелких судов подошли к Ревельской гавани, в которой стояла наша эскадра под начальством капитана Фангенга. После двухчасовой перестрелки, не сделавшей ни гавани, ни судам почти никакого вреда, шведы ушли с рейда.

Наша армия в Финляндии держалась в угрожающем положении; галерный флот, остававшийся, как и армия, под начальством Голицына, выходил к Аланду и вместо Ништадта расположился зимовать в Або, в который удобнее было доставлять из России провиант и от которого скорее можно было перейти к стокгольмским шхерам.

Англо-голландский флот в Ревеле

Ежели в этом году не было одержано новой важной победы, то Петру I выпал давно желанный случай видеть в русском порту два

лучшие европейские флота, английский и голландский, которые пришли в Ревель, конвоируя торговые суда. Петр поспешил явиться на тот же рейд со своим флотом, и такое случайное событие не могло не восхищать его, как страстного моряка, имевшего теперь возможность сравнить свои суда с судами лучших иностранных флотов.

Приготовления к высадке на шведский берег

Датский король, убедившийся в прочности успехов русского оружия, согласился, наконец, в соединении с нашими войсками, сделать на Швецию решительное нападение. План кампании 1716 года состоял в том, чтобы союзным русско-датским войскам высадиться на южный берег Швеции и одновременно Апраксину с галерным флотом напасть со стороны Ботнического залива. Для исполнения этого 5-тысячный отряд наших сухопутных войск на галерах, которыми командовал капитан-командор Змаевич, в августе 1715 года отправлен был на зимовку в Либаву. Туда же пошли и транспортные суда, запоздавшие на пути и зазимовавшие в Риге. В Мекленбурге собран был русский 26-тысячный корпус, который предполагалось перевезти на остров Зеландию и отсюда, под прикрытием датского и русского флотов, на шведский берег.

К весне 1716 года собрались в Зунде наши новые корабли, построенные в Архангельске, а также и купленные за границей. В июне галеры, благополучно проплывшие до Ростока, Петр сам привел к Копенгагену; а в июле явилась туда и пришедшая из Ревеля, под начальством Сиверса, эскадра из 7 лучших кораблей, 3 фрегатов и 3 шняв. Таким образом, общее число русских судов, собравшихся в Зунде, дошло до 22 вымпелов.

Но несмотря на энергичные настояния Петра, самая высадка, сначала замедлявшаяся разными непредвиденными случайностями, наконец, по нерешительности датского правительства, и вовсе была отложена.

Усиление влияния России на Балтийском море

С ослаблением Швеции усиливалось значение русского флота в Балтийском море и вместе с тем увеличивалось влияние России на соседние прибрежные государства: Польшу и Пруссию. Так например, принадлежавший первой город Данциг, сочувствовавший Швеции и бывший на стороне признаваемого ею короля Станислава, теперь, по необходимости, подчинился Августу, союзнику Петра, и не только прекратил сношения со Швецией, но обязался вооружить против нее несколько каперов и допустил русского агента к осмотру всех приходящих в Вислу купеческих судов. Такой же надзор был установлен и в Травемюнде. Прусский город Кенигсберг уже действительно вооружил четыре капера, которым прусский король, по желанию Петра, выдал свидетельства. Увеличение нашего флота также деятельно продолжалось; русские крейсера и целые эскадры беспрепятственно ходили по Балтийскому морю и забирали шведские коммерческие суда и капера. В Финляндии сухопутными войсками, под

начальством Голицына, был взят город Каяненбург, и неприятельские войска вытеснены окончательно в Швецию. Галерный флот провел большую часть кампании 1716 года у Аланда, в напрасном ожидании высадки, а в следующем году занимался пополнением людей на судах и заменою негодных галер новыми.

Швеция, с страшными усилиями выносившая тяжелую борьбу с Россией, наконец, обнаружила склонность к миру, и в 1718 г. уполномоченные обеих воюющих держав собрались на Аландских островах. Но начатые переговоры не обещали успеха, потому что Швеция не склонялась на тяжелые для нее земельные уступки, требуемые Петром. Чтобы сделать ее сговорчивее, Петр, по совету своих уполномоченных: Брюса и Остермана, решил употребить против неприятеля «сильное действо».

В следующем 1719 году Апраксин с флотилией, состоящей из 132 галер и 100 так называемых островских лодок, на которых находилось до 26.000 сухопутного войска, под прикрытием корабельного флота, прошел Аландский пролив. Высадившиеся отряды действовали начиная от города Гефле на севере до Нордчепинга на юге. Народ роптал на правительство, медлившее с заключением мира, и королева Ульрика-Элеонора, вступившая на шведский престол по смерти брата своего Карла XII, просила Петра приостановить военные действия.

Действия корабельного флота

Успехи нашего корабельного флота в этом году были не менее значительны. Эскадра, зимовавшая в Ревеле и состоявшая из 3 кораблей, 3 фрегатов и пинка, с расходом льда, выйдя в море под начальством капитан-командора Фангофта, сделала высадку на Эланд для добывания «добрых языков», то есть людей, хорошо знающих местные военные средства, и у самых берегов Швеции захватила 13 призов. Причем от шкипера одного из этих судов было получено важное сведение о скором выходе из Пиллау в Стокгольм трех военных шведских судов, отправляющихся для конвоя нескольких купеческих кораблей. Капитан Наум Акимович Сенявин, прибывший с этим известием в Ревель, на другой же день вышел оттуда в море с отрядом из 6 кораблей и шнявы.

Морская победа у Эзеля

Через девять дней по выходе из Ревеля, 24 мая между Эзелем и Готско-сандо Сенявин встретил шведский отряд из трех военных судов под командою капитан-командора Врангеля и после жаркой перестрелки ядрами и картечью заставил все три судна спустить флаги. Суда эти были: 50-пушечный корабль, 36-пушечный фрегат и 12-пушечная бригантина. Эта первая наша настоящая морская победа привела в восхищение Петра, и он щедро наградил как самого Сенявина, так и всех участвовавших в битве.

Изменение политического положения России

Возрастающее морское могущество России возбудило завистливые опасения Англии и заставило ее противодействовать успехам

Петра. Под влиянием англичан, наши союзники: Пруссия и Дания поспешили заключить со Швецией мир, не прерывая однакоже дружественных сношений с Россией. Сама Англия, также не объявляя России войны, готовилась отправить в Балтику сильный флот. Такие угрожающие политические обстоятельства, возбудив энергию Петра и заставив его озаботиться обороною принадлежащих нам берегов, не уменьшили опасности Швеции, которую он намерен был побудить к миру повторением прошлогоднего разгрома. Начальствующему над армией в Финляндии Голицыну велено было двинуть галерный флот к аландским шхерам, а эскадре Фангофта из 7 кораблей и фрегата отправиться к Аландскому проливу и прикрывать переход через него галерного флота. Между тем, ожидая с открытием навигации 1720 г. появления в наших водах англо-шведского флота, Петр I вместе с Апраксиным значительно усилили оборону не только Котлина и Ревеля, но и Архангельска. Из опасения нападения англо-шведского флота Фангофт не мог подойти к Аландскому проливу, и потому галерный флот не пошел в шведские шхеры.

Победа при Гренгаме

В аландских шхерах, близ острова Гренгама, 90 галер и лодок, под начальством самого Голицына, встретились с отрядом парусных судов и тремя галерами шведского флота. Голицын подошел к Гренгаму с намерением подождать между островами, когда стихнет ветер и можно будет напасть на неприятельские суда; но шведский адмирал сам двинулся атаковать наши галеры и отступлением их завлечен был в такое тесное место в проливе, между мелями и каменьями, в котором галеры получали значительные преимущества перед парусными судами. Видя невыгодное положение неприятеля, Голицын из отступления перешел в атаку и после жестокого артиллерийского боя четыре шведских фрегата взяты были абордажем, во время которого захвачено в плен более 400 человек шведов, а с нашей стороны убито и ранено более 300 человек. Одним из признаков жестокости боя служит то, что в числе наших раненых было 43 человека «опаленных» выстрелами неприятельских орудий. Гренгамская победа, одержанная в одно число с Гангутскою, праздновала была в Петербурге в продолжение трех дней. Голицын получил «в знак воинского труда шпагу, а за добрую команду трость»; все другие участники битвы были награждены медалями.

Приготовления к военным действиям в 1721 г.

Но подобные отдельные победы, как они ни были блистательны, не могли иметь решающего влияния на общий ход дел, и шведы, в надежде на помощь англичан, медлили заключением желаемого Петром мира. Петр хотя предусматривал невероятность вооруженного вмешательства Англии, но на всякий случай, из осторожности, принимал все меры к обороне своих берегов от неприятельского нападения. Для своевременного извещения о появлении английского флота в Зунд послан был особый агент, который, в случае прихода англи-

чан, должен был сообщить об этом ближайшему нашему крейсеру. От него, через целый ряд крейсеров, сведение доходило до Дагерорда и оттуда, нарочно устроенными для этого береговыми сигналами, передавалось до Котлина.

Но опасения нападения англичан не остановили возобновления решительных действий против шведов. К наступающей весне 1721 года у Котлина и в Ревеле поспешно вооружался флот из 27 кораблей, 12 фрегатов и мелких судов и 3 бомбардирских кораблей; а галерный флот, в числе которого одних галер было более 170, готовился к новому походу в стокгольмские шхеры.

Поход Ласси в Швецию

Раннее прибытие в Балтику сильного английского флота заставило Петра вместо наступательного положения ограничиться оборонительным. Корабельный флот был удержан у Котлина, в море оставлены только крейсеры, и в Ревель отправлен отряд из 6 кораблей. При невозможности же послать в виду англичан весь галерный флот в шведские шхеры, отправили от Аланда к Гефле, под начальством генерал-лейтенанта Ласси, отряд из 60 галер и островских лодок с десантом в 5 тысяч пехоты и 450 казаков. Ласси, высадив десант на шведский берег и уничтожив почти без сопротивления слабые отряды неприятельских войск, разорил один оружейный и 12 железных заводов и до 40 каботажных судов. При этом захвачена значительная военная добыча и несколько пленных.

Ништадтский мир

Погром, произведенный отрядом Ласси, был одною из причин, принудивших, наконец, Швецию окончить непосильную для нее борьбу с победоносным противником, и 30 августа 1721 года в городе Ништадте заключен был желаемый Россией мир, по которому ею приобретены: Лифляндия, Эстляндия, Ингрия, часть Корелии и часть Финляндии с Выборгом. Таким образом, Россия овладела восточною оконечностью Финского залива, всем южным его берегом с Рижским заливом и с прилегающими к завоеванным берегам островами. На этом пространстве находились, не считая мелких портов, быстро разраставшийся Петербург, с крепкою охраной его — Котлином, и старинные торговые приморские города: Выборг, Нарва, Ревель и Рига. Благодаря таким приобретениям и сильному победоносному флоту Петра, владычество Балтийским морем переходило теперь от Швеции к России, что для последней, в недалеком будущем, обещало расширение торговли, улучшение экономического сбыта, распространение образования и возвышение политического значения государства.

Двадцатилетняя тяжелая борьба доказала, что Петр Великий мог, по справедливости, гордиться созданным им флотом, бывшим одним из главных виновников приобретения для России нового моря, открывшего ей свободное сообщение с Западной Европой

Торжества и награды по случаю заключения мира

Ништадтский мир отпразднован был в Петербурге и в Москве торжествами, продолжавшимися несколько дней. В обеих столицах устроены были громадные маскарадные процессии. В Петербурге гуляли по улицам и катались по воде на баржах и верейках, на которых посетили Котлин и Шлиссельбург. В Москве же, где празднество происходило в декабре месяце, маскарадная процессия состояла из множества поставленных на полозья судов различной величины и формы. Под предводительством самого Петра, командовавшего флагманским кораблем, процессия с музыкой и пушечной пальбой двигалась по улицам столицы и, проходя по Кремлю, отдавала честь ботику «Дедушка русского флота», выставленному на подножии, украшенном соответствующими торжеству надписями и аллегорическими картинами. Торжественная выставка «Дедушки» ясно указывала, что подобный почет воздается ему за важные заслуги, принесенные его доблестным потомством.

При заключении мира вице-адмирал Петр Михайлов «в знак понесенных трудов в сию войну» произведен в адмиралы. Апраксин, получавший по смерти Головина фельдмаршальское или генерал-адмиральское жалованье и титуловавшийся то адмиралом, то генерал-адмиралом, теперь получил кейзер-флаг, представляющий как бы утверждение в звании генерал-адмирала. Крюйс, в непродолжительном времени после своего осуждения возвращенный из ссылки и занявший прежнее место в морской администрации, по случаю мира получил чин адмирала, князь Меншиков, Сиверс и Гордон произведены в вице-адмиралы; Наум Сенявин, Сандерс и Фангофт — в контр-адмиралы.

Состояние мореплавания на Каспийском море

Утвердясь прочно на Балтийском море, Петр немедленно начал готовиться к завоеванию части берегов Каспия, принадлежащих Персии. Мысль о Каспийском море, впрочем, давно занимала Петра I, желавшего восстановить для пользы России тот древний торговый путь, который проходил через Каспий из Средней Азии и Индии. Об осуществлении этого колоссального предприятия Петр думал еще юношей, во время посещения Архангельска, и потом, несмотря на войну, поглощавшую почти все средства государства, находил возможность улучшать на Каспийском море судостроение, которое до него было в самом печальном положении. По свидетельству одного из лучших офицеров того времени, каспийские торговые суда, называемые «бусами», прежде строились «из брусьев с перерубами, как избы», и могли ходить только с попутным ветром, в случае же противного пускались в обратный путь или к ближайшему якорному месту. Для улучшения торговых судов Петр, еще в первые годы шведской войны, приказал строить для Каспийского моря в Казани более удобные грузовые суда: каты и шмаки. Перевозка товаров, производившаяся здесь на казенных судах и находившаяся под ведением астраханской таможни, в 1707 году передана была под начальство

морского офицера. В 1713 году Петр, получив сведения о золотых приисках, находящихся в верховьях реки Аму-Дарьи, для отыскания их, а главное, для расследования торговых и особенно водных путей в Азию и Индию, отправил две экспедиции: первую из Сибири, вверх по Иртышу, а другую, под начальством преображенского офицера князя Бековича-Черкасского, через Каспийское море в Хиву.

Бекович на судах, снаряженных в Астрахани, прошел с отрядом войск на восточный берег моря и здесь, в Красноводске, близ отысканного старого устья Аму-Дарьи и в Тюб-Карагане построил крепости. Но, достигнув в 1717 году Хивы, куда он прибыл в звании посланника, сам Бекович и сопровождавший его отряд были перебиты хивинцами.

Опись Верденом Каспийского моря

В последующие годы, кроме обычного торгового плавания, на Каспийском море происходили описные работы, плодом которых, кроме нескольких частных карт, была общая карта всего моря, составленная капитаном Верденом. Карта эта была представлена в Парижскую академию от имени Петра I, бывшего ее членом.

Возмущение против шаха провинций, лежащих на западном берегу Каспия, и опасение, что турки, покорив христианскую Грузию, овладеют этими провинциями, заставили Петра, тотчас по заключении Ништадтского мира, начать приготовления к походу в Персию. Ближайшим поводом к вступлению наших войск в пределы Персии было оказание помощи шаху, усмирением восставших его подданных, и также наказание жителей возмутившихся провинций за обиды и грабеж русских купцов. [1]

Персидский поход

Зимою 1721 года в нескольких приволжских городах, от Вышнего Волочка до Казани включительно, быстро началась постройка лодок и грузовых судов. Строителями их, под руководством мастеров и знающих мастеровых, были солдаты, которым предстояло итти на этих судах в поход; паруса и другие принадлежности велено взять с галерного флота. В первой половине июля 1722 года суда с посаженными на них десантными войсками прибыли в Астрахань. Флотилия состояла из 200 островских лодок, из которых каждая могла поднимать до 40 человек, и 45 ластовых судов. Число местных каспийских судов в это время ограничивалось 25. Из них три шнявы и 5 мелких судов были военные, а остальные грузовые, употреблявшиеся для перевозки товаров.

[1] Начавшаяся после северной войны война за Каспийское море проходила в плане восточных завоеваний Петра I, непосредственным же поводом явилось ограбление купцов в Дербенте, который тогда принадлежал Ирану. Междоусобная борьба, которая велась в это время в Иране, способствовала успеху развертывания операций, и русским удалось временно закрепить за собой часть каспийского побережья. *(Ред.)*

Главное начальство принял генерал-адмирал граф Апраксин, поднявший здесь в первый раз пожалованный ему кейзер-флаг, а адмирал Петр Михайлов начальствовал авангардией. По выходе в море морские суда направились прямым курсом к Терскому устью, лодки же держались берега. От Терского устья флотилия двинулась к Аграханскому заливу, где оставлены были лодки и для защиты их построено укрепление. По прибытии шедших берегом кавалерийских лошадей, армия отправилась сухим путем через Терки к Дербенту. При трудном переходе через реку Сулак, много помогли моряки, устроив паромы из лодок и плоты из бочек и связок тростника. После нескольких незначительных стычек, войска подошли к Дербенту и заняли его.

В это время на открытом Дербентском рейде стоял уже пришедший под начальством капитана Вердена отряд из 21 судна, которые были нагружены провиантом и артиллерией. На другой день, по занятии города, когда еще не успели выгрузить провиант, наступившей бурей разбито было 12 судов, и вскоре получено сведение, что большая часть судов другого, идущего с провиантом отряда погибла у острова Чеченя. Следствием этих непредвиденных несчастий был недостаток продовольствия, заставивший поспешить в обратный путь. По удалении армии как в Дербенте, так и в построенной близ него крепости, на реке Меликенте, были оставлены русские гарнизоны.

Возвращаясь с войском тем же путем, Петр в Аграханском заливе, при реке Сулаке, заложил крепость св. Креста, которою предназначалось заменить неудобный по своему положению город Терки. По окончании в крепости главных работ и по вводе в нее гарнизона, войско посажено было на суда и морем перевезено в Астрахань.

Несмотря на непредвиденную остановку, происшедшую от гибели провиантских судов, главная цель похода была достигнута. «И так можем мы, — писал Петр сенату, — благодаря вышнего, сей кампанией довольны быть: ибо мы ныне крепкое основание на Каспийском море получили».

По возвращении Петра I в Астрахань получено было известие, что жители персидского города Решта, находящегося в провинции Гиляни, на южном берегу Каспийского моря, желали бы присылки русских войск для защиты города от мятежников. Петр воспользовался таким удобным случаем для распространения влияния России на южном берегу Каспия и немедленно отправил в Гилянь полковника Шипова с двумя батальонами пехоты. Отряд этот, размещенный на 14 судах, бывших под начальством капитан-лейтенанта Соймонова, прибыл к Решту и занял город; суда же стали не в дальнем от него расстоянии, в устье реки Перибазар. Персы, неохотно впустившие в город русские войска, вскоре приняли открыто враждебное положение, а весной 1723 года, когда отряд Соймонова ушел к Куре, оставив у Шипова только три небольших судна, персы атаковали наши войска в Реште и, чтобы не выпустить суда из залива Энзели, в проливе, соединяющем его с морем, построили батарею и поставили подле нее до 5 тысяч войска. От Решта атака персов была отбита, а командовавший судами капитан-лейтенант Золотарев, подтянувшись

к батарее, сильным огнем судовой артиллерии заставил ее замолчать и разогнал охранявшие ее войска; а тех из неприятелей, которые думали спастись через залив на лодках, забрал в плен. Это поражение так подействовало на персов, что они более уже не отваживались возобновлять нападения.

Летом, того же 1723 года, четыре полка, под начальством генерала Матюшкина, на отряде судов, в числе которых были также вновь построенные в Казани гекботы, подошли к персидской крепости Баку и после четырехдневного бомбардирования овладели ею. Занятием Баку Россия приобретала, кроме значительной части берега, один из удобнейших на Каспийском море рейдов. Для окончательного утверждения на западном берегу Каспия Петр предполагал на реке Куре, недалеко от ее устья, построить крепость и город, который, при дальнейшем развитии торговли с востоком, должен был сделаться важным торговым пунктом.

Заключение трактата с Персией и его последствия

Следствием наших военных успехов было заключение 12 сентября 1723 года трактата с Персией, по которому шах уступил в вечное владение России как города Дербент и Баку со всеми принадлежащими к ним землями, так и провинции Гилянскую, Мазандеранскую и Астрабадскую.

С увеличением морской деятельности на Каспийском море, по необходимости, увеличилась и находящаяся на нем флотилия. Число судов ее в 1723 году, не считая самых мелких и островских лодок, дошло до 80. И так как сообщение с вновь занятыми провинциями производилось преимущественно морем, то флотилия получила особенно важное значение. Для содержания ее в должной исправности Петр I положил основание военному порту, место для которого избрал в Астрахани, на речке Кутумовой, при впадении ее в Волгу. При порте устроено адмиралтейство с необходимыми мастерскими, верфью и казармами для служителей.

Возобновление судостроения на Дону и Днепре

Приобретения, сделанные Петром на Каспийском море, возбудили опасения Турции и угрожали нам новой войной. Одним из важнейших приготовлений наших к военным действиям было возобновление судостроения на Дону, где вместо прежних больших кораблей нашли удобным строить галеры и бригантины. Работы, порученные вице-адмиралу Змаевичу, начались в Таврове весною 1723 года; предполагалось к навигации 1724 года приготовить к выходу в море до 60 судов. Кроме Таврова, в начале 1724 года стали заготовлять лес в Киеве, также для постройки галер, но все эти работы, по случаю упрочившихся мирных отношений с Турцией, вскоре были прекращены.

Балтийский флот 1722–1725 гг.

Деятельность Балтийского флота с 1722 по 1725 год ограничивалась только кратковременными практическими плаваниями отдель-

ных эскадр. Приготовление же сильного флота в 1723 году, встревожившее соседние державы, разрешилось мирным переходом Котлинской эскадры в Ревель, под флагом генерал-адмирала, причем авангардией командовал адмирал Петр Михайлов. Кроме того, из Ревеля выходил небольшой отряд в крейсерство, и потом эскадры разошлись на зимовку.

Одним из замечательных морских праздников последних годов царствования Петра Великого был торжественный вывод на Котлинский рейд привезенного из Москвы знаменитого петровского ботика. 11 августа 1723 года маститый «Дедушка русского флота» в первый раз явился перед своим воинственным потомством. Ботик, буксируемый шлюпками, торжественно проведен был по линии стоящих на рейде 20 кораблей и фрегата. Генерал-адмирал Апраксин занимал в ботике почетное место, Петр правил рулем, на веслах сидели четыре флагмана, и из маленьких пушечек палил начальник морской артиллерии фельдцейхмейстер Отто. При проходе ботика, на каждом корабле его приветствовали салютом из орудий, криками ура, игрою на трубах и барабанным боем, причем флаги и вымпелы приспускались «до дека». Праздник окончился обедом на стенке Котлинской гавани. Впоследствии «Дедушка русского флота» принимал участие в торжественном праздновании годовщин Ништадтского мира.

Основание Кронштадта

Вскоре после почетного приема «Дедушки русского флота», на острове Котлине происходило торжество другого рода: 7 октября Петр I положил основание крепости Кроншт адт, необходимой для усиления защиты гаваней и города, который с этого времени начал называться также Кронштадтом. Чертеж крепости составлен был самим Петром I.

Мадагаскарская экспедиция

В глубокую осень того же 1723 г., с большою поспешностью и с сохранением строжайшего секрета, готовились в Ревеле два фрегата к плаванию в Индийский океан, к острову Мадагаскару.[1] Для объяснения этого странного назначения необходимо заметить, что, незадолго перед этим, обманутое ложными сведениями шведское правительство посылало фрегат с целью завладеть островом Мадагаскар,

[1] Эпоха великих открытий XV—XVI вв. и устремлений европейцев на колониальный грабеж вновь открытых земель, особенно в Ост- и Вест-Индии, находила свое запоздалое отражение и в политике русских царей. Русским помещикам и купцам весьма заманчивыми казались сказочные богатства этих стран, рассказы о чем к тому времени широко проникали в Россию. Подготавливаемую экспедицию для захвата острова Мадагаскар надо и рассматривать в этом свете. Дополнительным же моментом было то обстоятельство, на котором останавливается автор, т. е. неудачная экспедиция шведов, которая предшествовала подготовке экспедиции русскими. *(Ред.)*

при помощи укрывшихся там со своими богатствами флибустьеров, [1] в числе которых были и уроженцы Швеции. Командор Ульрих, которому поручено было это дело, прибыв с фрегатом в Кадикс и не найдя там судов, обещанных флибустьерами, возвратился в Швецию; но цель этой посылки и ожидаемые от нее Швецией выгоды сделались известными Петру и возбудили в нем смелую мысль самому воспользоваться счастливой случайностью, ускользающей из рук шведов. Готовящаяся у нас экспедиция поручена была принятому незадолго перед тем в русскую службу шведу вице-адмиралу Вильстеру. В советники ему назначались два русские командира обоих фрегатов, и во всех важных случаях предписывалось действовать с их согласия. Вильстер должен был обещать предполагаемому мадагаскарскому владетелю (начальнику флибустьеров) протекцию России и защиту от всех врагов и даже, если он пожелает, привезти его на жительство в Россию. По исполнении поручения на Мадагаскаре, отряду велено было итти в Ост-Индию и там стараться склонить «великомочного могола» вступить в торговые сношения с Россией. К несчастью, техническая сторона юного флота находилась далеко не в таком состоянии, при котором возможно было осуществление подобного колоссального предприятия. Кроме того, усилению неудачи способствовал дурной выбор судов и спешность их приготовления. В исходе декабря месяца фрегаты вышли в море, но при первом свежем ветре на одном из них оказалась сильная течь, заставившая Вильстера возвратиться в Ревель. Во время же исправления и замены этих судов другими, в феврале 1724 года, Петр, вероятно получивший более верные сведения о положении дела, отменил и самую посылку.

Неудавшаяся Мадагаскарская экспедиция была одною из мер, доказывающих, какое важное значение придавал Петр I развитию торговых сношений России с богатыми странами Азии. Для достижения этой желанной цели отправлен был, под начальством Бухгольца, отряд войск в верховья Иртыша и Бекович в Хиву. Настойчивое преследование той же мысли видно в приобретении береговых провинций Персии и в намерении основать большой торговый город в устье реки Куры. При таком взгляде Петра делается понятным увлечение его представлявшеюся возможностью завладеть Мадагаскаром и, основав на нем русскую военно-морскую станцию, открыть непосредственные морские торговые сношения России с Индией.

Отправление экспедиции Беринга

В видах возможного развития нашей торговли на Дальнем Востоке, Петр заботливо собирал сведения о соседней, но почти неизвестной тогда Японии и отправил капитана Беринга узнать, соединяется ли Азия с Америкой, и собрать сведения о ближайшем к Камчатке береге Америки.

[1] Флибустьеры составляли на островах Вест-Индии организованное общество морских разбойников, существовавшее около двух столетий и уничтоженное только в исходе XVII века. Спасаясь от сильных преследований французов и англичан, флибустьеры скрывались с награбленными ими богатствами в разных странах, в том числе и на Мадагаскаре.

Торговые сношения с Испанией и Францией

Обращая внимание на Восток, Петр I не забывал и более близкой нам Западной Европы. Желая завязать непосредственные торговые сношения с Испанией и Францией, Петр в декабре 1724 года приказал отправить в эти страны несколько нагруженных русскими товарами военных судов, под купеческими флагами, с тем чтобы, распродав свой груз на месте, суда возвратились в Россию с товарами испанскими и французскими. «Единым словом, — писал Петр I, — чтобы зачать и продолжать (торговлю) всяким образом, а при том по малу компанию собрать». Это распоряжение и отправление Беринга были одними из последних важных событий всеобъемлющей деятельности великого основателя русского флота.

Смерть Петра Великого

Страдая со времени персидского похода весьма серьезной болезнью, Петр, при бесчисленных и разнообразных трудах своих, не обращал на нее должного внимания. Осенью 1724 года, получив некоторое облегчение, он ездил осматривать Старорусские солеварни и Ладожский канал и по пути в Сестрорецкие заводы остановился на Лахте. Здесь, в бурный и холодный ноябрьский вечер, спасая матросов и солдат со ставшего на мель бота, Петр, пробыв долгое время по пояс в воде, сильно простудился. Временно ослабевшая, прежняя болезнь быстро превратилась в смертельный недуг, и 28 января 1725 года Петра I не стало.[1]

Со смертью Петра I русский флот лишился своего первенствующего значения в государстве, но в правительстве и народе уже составилось ясное сознание пользы и необходимости для России военно-морских сил. Гений Петра Великого сумел так правильно и прочно положить основы всех главных отраслей морского дела и настолько вдохнуть истинной любви к службе в личный состав моряков, что и по кончине гениального мастера машина, приведенная в движение его искусной рукой, продолжала двигаться своей собственной силою, конечно, с каждым годом, более и более утрачивая часть своей энергии.

Следующий краткий обзор всего созданного для русского флота Петром Великим дополнит многое, о чем не было упомянуто в предыдущих главах, относящихся преимущественно к военно-морской деятельности флота.

---

[1] Товарищ Сталин в своей беседе с немецким писателем Эмилем Людвигом по поводу исторического значения Петра I сказал: «Петр Великий сделал много для возвышения класса помещиков и развития нарождающегося купеческого класса. Петр сделал очень много для создания и укрепления национального государства помещиков и торговцев. Надо сказать также, что возвышение класса помещиков, содействие нарождающемуся классу торговцев и укрепление национального государства этих классов происходило за счет крепостного крестьянства, с которого драли три шкуры». (Ленин и Сталин, Сборник произведений к изучению истории ВКП(б), том III, изд. 1937 г., стр. 523). *(Ред.)*

ГЛАВА IV

СОСТОЯНИЕ МОРСКОГО ДЕЛА В ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XVIII в.

Суда и состояние их экипажей

Суда Переяславской флотилии, представляющие первую значительную попытку военного судостроения, имели множество недостатков относительно морских качеств. Немногим лучше были корабли и другие парусные суда, первоначально строившиеся на Воронеже. Хотя образцами для них служили хорошие иностранные типы, но так как, по мелководью Дона, необходимо было значительно уменьшить назначенную на чертеже глубину судна и сообразно с этим изменять все очертания подводной его части, то воронежские суда, в особенности в руках мало искусных строителей, выходили далеко хуже своих иностранных образцов. Кроме того, для усиления артиллерии и по некоторым другим причинам, многие из судов перестраивались, иногда по несколько раз, так что при спуске получалось судно совершенно не такое, какое предполагалось при его закладке. Удовлетворительнее других выходили галеры, при постройке которых, по их незначительному углублению, почти не отступали от иностранных, преимущественно венецианских чертежей. Но слабые морские качества судов Азовского флота, при малочисленных и кратковременных его плаваниях, не могли иметь большого влияния на ход военных действий, а удачный переход через Черное море корабля К р е п о с т ь доказал, что лучшие суда этого флота, под управлением опытных капитанов, могли плавать и в больших морях.

Суда Балтийского флота, благодаря более выгодным местным условиям, хорошим корабельным мастерам и, главное, глубоким сведениям в теории и практике кораблестроения самого Петра I, совершенствовались с каждым годом. Для новых кораблей выбирались всегда лучшие иностранные чертежи, разумеется, также с неизбежным применением их к местным условиям, и если наши суда имели недостатки, то это были недостатки, общие всем современным флотам. Так например, в первые годы существования Балтийского флота, длина судов делалась несоразмерно малою, сравнительно с другими размерами. Большое число орудий, при малом их калибре, не доставляло кораблю возможной для него боевой силы. Значительное уклонение верхних оконечностей шпангоутов к середине корабля, умень-

шая пространство верхней палубы и затрудняя действие орудиями и управление парусами, производило убойстую боковую качку и при малом разносе вант ослабляло крепость мачт. Малые размеры диаметральной плоскости увеличивали дрейф, а расположение такелажа, не допускавшее крутой обрасопки рей, лишало судно возможности пользоваться выгодной лавировкой; пониженные шханцы, при возвышенном баке и юте (последний делался иногда в два яруса), также значительно увеличивали затруднения при управлении парусами. Большие навесы кормы, а иногда и бака, усиливали удары волн, резные украшения, покрывавшие высокую корму, бак, а у некоторых судов даже и борта, хотя удовлетворяли тогдашним понятиям о красоте судна, но в морском отношении представляли ненужную роскошь и требовали лишних расходов на поддержание их в исправности. Кроме множества подобных недостатков, обусловленных повсеместным младенческим состоянием корабельной архитектуры, существенный недостаток собственно русских тогдашних судов состоял в слабости корпуса кораблей, их рангоута и такелажа. Главною причиною этого была крайняя поспешность постройки судов, требуемая условиями военного времени; причем на корабль употреблялся сырой лес, рангоут ставился без особенно строгого выбора, и на плохо спущенный такелаж иногда употреблялась негодная пенька. Для кораблей того времени потеря мачт, самые опасные повреждения в корпусе судна и, следствие их, сильная течь — были обыкновенными явлениями. Затруднения плаваний увеличивались еще состоянием команды, назначаемой большей частью не в полном комплекте, и после нескольких дней, проведенных в море, начинающей быстро уменьшаться от значительного числа больных и умерших. Такое санитарное состояние корабельных экипажей было следствием плохой и недостаточной одежды, нередко испортившейся провизии, воды, гниющей в деревянных бочках, и миазмов, поднимающихся из трюма, в котором песок и камни, служившие балластом, и различный сор, пропитанные морскою водою, при отсутствии вентиляции, представляли неиссякаемый источник болезней.

Но эти недостатки, при постоянном внимании к флоту его великого основателя, мало-помалу, исправлялись в продолжение всего его царствования, и всякое усовершенствование, появлявшееся в иностранных флотах, немедленно вводилось и на наших судах. Таким образом, впоследствии значительно улучшилось санитарное положение судовых экипажей и до того исправились морские качества судов, что лучшие из позднейших кораблей петровского времени, по обводам линий их подводной части и морским качествам, немного уступали деревянным кораблям близкого к нам времени.

Главнейшие роды судов Балтийского флота при Петре Великом были двух- и трехпалубные корабли, имевшие от 40 до 100 орудий, фрегаты с деком, закрытым на баке и юте, имевшие до 30 орудий, пинки, гекботы и гукоры — суда с открытым деком, вроде корветов, отличающиеся от фрегатов меньшими размерами и меньшим числом орудий; шнявы, имевшие две мачты с бригским вооружением и до 18 орудий, бомбардирские корабли с закрытым деком, имевшие около 30 орудий большого калибра, в числе которых были и мортиры;

прамы — неглубоко сидящие суда, также с сильной артиллерией. Галеры и скампавеи (галеры меньших размеров), ходившие преимущественно под веслами, имевшие на носу одну пушку большого калибра (куршейную), а по бортам несколько малых. Большие галеры были длиною до 130 футов и могли помещать до 260 человек экипажа. Бригантины и буера — мелкие суда с тендерским вооружением. Яхты — суда различного вооружения, роскошно украшенные и употреблявшиеся для увеселительных морских поездок. В числе боевых мелких судов употреблялись еще на Азовском море казацкие челны, а на Балтийском — похожие на них островские лодки, которые могли ходить под парусами и веслами и помещали около 50 человек экипажа. Кроме того, при портах для различных работ были разного рода суда: камели для проводки кораблей через мелководные места; разные грузовые или листовые суда, для перевозки тяжестей: флейты, каты, гальоты, эверсы и пр. На некоторые из них, в случае нужды, временно ставили и артиллерию.

Комплектование и состав судовых команд

В первое время своего существования флот комплектовался офицерами и солдатами Преображенского и Семеновского полков и наемными иностранцами. На галерах гребцами вначале, в подражание иностранным флотам, были преступники, осужденные на каторжную работу, или пленные; но в скором времени они заменились вольнонаемными работниками и потом солдатами. Этому нововведению отдавали справедливость и иностранцы, сознававшие, что во время боя гребцы-невольники могут быть только безучастными зрителями или пособниками неприятеля, а солдаты составляют боевую силу.

В 1700 году на флоте было уже до тысячи русских матросов, и число их начало пополняться наборами. Немногие русские, учившиеся морскому делу за границей, стали поступать во флот унтер-офицерскими, а потом и младшими офицерскими чинами. Впоследствии, ученики Московской навигацкой школы и Петербургской морской академии выпускались на службу гардемаринами, подштурманами и другими званиями. Но так как при быстром увеличении флота этих источников было недостаточно, то с основания флота и до конца шведской войны в нашу морскую службу нанималось множество иностранцев, поступающих разными чинами и назначаемых в различные должности. При неизбежной спешности комплектования судовых и портовых команд в военное время в числе иностранцев попадались нередко люди негодные для службы. Таких удаляли при первой возможности, а по заключении мира со Швецией сделан был общий строгий пересмотр всего наличного состава служащих на флоте иностранцев, и из них оставлены на службе только действительно полезные служивые, прочие же все уволены в отставку. Но и ранее этого, еще в 1715 году, матросы были уже все русские, а из офицеров число русских доходило до половины всего наличного состава.

Морские чины

Две трети судовых экипажей состояли из матросов и пушкарей или артиллеристов и одна треть из морских солдат. Матросы разде-

лялись сначала на 4, а впоследствии на 2 статьи. Морские чины были: генерал-адмирал, адмирал, вице-адмирал, контр-адмирал или шаутбенахт (от голландского Schout bij-nacht), капитан-командор, капитан, капитан-поручик (капитан-лейтенант), поручик (лейтенант), корабельный секретарь и последний офицерский чин — подпоручик (унтер-лейтенант). Мичмана, явившиеся с 1713 года, числились в унтерофицерском звании; а гардемарины, существующие с 1716 года, равнялись по чину и содержанию с солдатами гвардии и носили форму Преображенского полка.

Обмундирование и продовольствие

Обмундирование морских солдат и их офицеров было сходно с формой армейских полков. Одежда же матросов не имела в себе ничего военного и состояла, в подражание голландцам, из матросской шляпы, фризового бострога (род пальто), коротких штанов, чулок и башмаков. Морские офицеры не имели никакой форменной одежды.

Для продовольствия морских команд некоторые предметы доставлялись из губерний «натурой», другие заготовлялись на адмиралтейских заводах или поставлялись подрядчиками. Морская провизия отличалась от береговой большим разнообразием и количеством. В состав морской провизии входило: соленое мясо, говяжье или свиное, рыба, сухари, горох, крупа, масло, соль, уксус, сбитень или пиво и вино, которого в месяц полагалось 16 чарок на человека.

Порты и верфи

Общее число всех судов, построенных на русских верфях при Петре Великом, превосходит тысячу. На петербургских верфях строились преимущественно линейные корабли и галеры; на Олонецкой верфи — фрегаты, шнявы и другие мелкие суда; в Казани — военные и грузовые суда Астраханской флотилии. Вообще при Петре в разные периоды времени судостроение производилось в 25 местах.

Петербургское адмиралтейство, имевшее сначала все строение деревянное и защищенное весьма слабым укреплением, впоследствии перестроено, и часть его около шпица сделана каменная, а все остальные наружные фасады — мазанковые в два этажа. Вместе с тем, усилен профиль укреплений, ограждающих адмиралтейство, и они обведены глубоким водяным рвом. Для постройки галер отведено место нынешнего нового адмиралтейства, которое тогда называлось «галерным двором». Для зимовки же и починки галер устроена на взморье Васильевского острова «галерная гавань». В первые года существования Балтийского флота суда его зимовали в «Кронверкской гавани», то есть в канале, находящемся у кронверка Петропавловской крепости. Но когда Полтавская победа прочно утвердила за Россией обладание невскими устьями, то для зимовки глубоко сидящих судов устроена была небольшая гавань у острова Котлина; а в 1717 году начато строение котлинских гаваней в тех размерах, которые сохранились и до настоящего времени. В строении этих гаваней прини-

мали участие, рабочими или деньгами, все губернии, и число высланных ими рабочих превышало 30 тысяч человек. Для усиления защиты Котлина перестроен был Кроншлот и возведены новые укрепления как на берегах Котлина, так и на стенах гаваней, и начали строить крепость на самом рейде (форт Петр). Желая из Котлина сделать нечто вроде Амстердама, Петр предполагал перерезать весь остров каналами и в некоторых из них устроить доки и эллинги. В действительности осуществилась только небольшая часть этого колоссального проекта: проведены были в гавани дамбы Усть-канала, продолженного во внутренность острова около 200 сажен, и в конце его начаты строением эллинги и док. При гаванях было устроено адмиралтейство и все необходимые мастерские, и так как большая часть флота зимовала у Котлина, то Кронштадт сделался военным портом Балтийского флота. При увеличении военного значения острова увеличивалось его население, а вместе с ним росли казенные и частные дома, образовавшие впоследствии город Кронштадт. В Ревеле к старинной купеческой гавани пристроена была новая гавань для зимовавшего здесь отряда военных судов, а отдаление от моря Кронштадта, запертого в продолжение полугода льдом, заставило Петра обратить внимание на лежащую близ Ревеля Рогервикскую бухту. Сюда предполагал Петр впоследствии перевести главный военный порт, и с этой целью начаты были в Рогервике огромные работы. Рогервикская бухта, находящаяся несравненно ближе Кронштадта к выходу в Балтийское море и замерзающая на самое короткое время, могла предоставить спокойное и безопасное убежище для всего Балтийского флота. Но для этого необходимо было закрыть бухту от северных ветров искусственным молом и защитить ее от неприятельского нападения сильными укреплениями. К первым необходимым постройкам приступлено было тотчас по заключении Ништадтского мира, и с этого времени работы энергично продолжались до кончины Петра I. Архангельск, где военное судостроение прекратилось в 1715 году, имел важное значение как коммерческий порт, и на верфях его продолжалось строение купеческих судов.

При Петре к немногим маякам, существовавшим во время шведского владычества, прибавлено в Финском заливе несколько новых, а также правильно организованы артели лоцманов в тех портах, в которых их не было.

Средства для содержания флота

Для судостроения и вообще для потребностей адмиралтейства отведены были в разных местностях обширные лесные дачи. Лучшие же дубовые корабельные леса доставлялись из Казанской губернии. Железо и все металлические предметы, необходимые для флота, а также холодное и огнестрельное оружие, артиллерийские орудия и снаряды делались на нескольких заводах, как находящихся в ведении адмиралтейства, так и принадлежащих частным собственникам. Кроме таких заводов, морское ведомство имело заводы и фабрики для производства полотен, сукон, шляп, пергамента и пр., мукомольные и пильные мельницы, пивоварни и другие нужные для флота хозяй-

ственные заведения. Для исполнения разных работ на верфях, в портах, заводах, фабриках и пр. к адмиралтейству приписано было несколько городов и значительное число сел и деревень, которые доставляли рабочих, подводы и разные сельские продукты, необходимые для адмиралтейств и флота. Но независимо от всех этих пособий на расходы морского ведомства с первых годов существования флота отпускались по мере потребности значительные денежные суммы. Таким образом, в 1712 году назначено было до 400 тысяч; в 1715 году более 700 тысяч; в 1721 году более миллиона ста тысяч; а в последние годы царствования Петра расходы на содержание флота превысили полтора миллиона, и при крайнем ограничении расходов положено отпускать в год миллион четыреста тысяч. Сумма эта собиралась из 43 мест, и в каждом из них составлялась из 33 разнородных источников сборов. Главнейшее затруднение в исправном содержании флота представляли постоянные и значительные недоимки в доставлении назначенной суммы. Недоимки эти происходили от других не менее важных государственных расходов и от произведенного долговременной войной общего обеднения населения. Недостаток денег заставил в 1723 году выдавать служащим жалованье сибирскими товарами и, наконец, у всех служащих, имеющих поместья, удерживать четвертую часть жалованья.

Морская и портовая администрация

В 1700 году вместо упраздненного владимирского судного приказа, «ведавшего морские дела», учрежден был для той же цели в Москве «Приказ адмиралтейских дел», или «Адмиралтейский приказ». При начале кораблестроения на Сяси и Олонецкой верфи оно поручено было ингерманландскому губернатору А. Д. Меншикову; корабельным флотом и адмиралтейством начальствовал вице-адмирал Крюйс, а галерным — шаутбенахт граф Боцис. Но все эти отдельные управления, как части того же морского ведомства, подчинялись адмиралу графу Ф. А. Головину, а по смерти его Ф. М. Апраксину. За отсутствием последнего, иногда, как например в 1711 году, место его по управлению Балтийским флотом занимал Меншиков. В 1712 году вместо Московского Приказа адмиралтейских дел учреждена в Петербурге «Военная морского флота канцелярия», а в Москве осталась «Московская адмиралтейская контора», деятельность которой имела преимущественно хозяйственный характер. В 1715 году образован морской комиссариат и учреждена должность обер-штер-кригс-комиссара, на которую назначен генерал-майор Чернышев, и под начальство его поступила Военная морского флота канцелярия, заведывавшая всею хозяйственною частью морского ведомства. Ей подчинены были различные конторы, получившие название соответственно роду их занятий: военная, провиантская, мундирная и т. п. Одновременно с учреждением комиссариата, Крюйсу поручено было кораблестроение и портовое управление с принадлежащими к ним людьми и припасами. Суда, окончившие кампанию, сдавались к порту и поступали в ведение Крюйса, обязанность которого была наблюдать за их сохранением и починкою; а при наступлении весны вооружать их и

приготовлять к выходу на рейд, причем суда передавались опять в ведение линейных морских чинов: капитанов и флагманов. Чернышеву подчинялись обер-комиссары, провиантмейстеры и т. п. чины; Крюйсу — корабельные и прочие мастера, обер-экипажмейстеры, экипажмейстеры и все лица им подчиненные. Частями управления, порученными Крюйсу, заведывала петербургская «Адмиралтейская контора», с подчиненными ей канцеляриями: адмиралтейской, экипажеской и обер-сарваерской (кораблестроительной).

В 1718 году морская администрация получила более правильное устройство учреждением «Адмиралтейств-коллегии», представлявшей высшее административное место морского управления. Коллегия подчинялась правительствующему сенату, ей поручено было управление всем морским ведомством и предоставлены самые обширные права. Президентом или председателем коллегии был генерал-адмирал Апраксин, вице-президентом — вице-адмирал Крюйс, членами — обер-штер-кригс-комиссар и несколько флагманов. Порядок решения дел был коллегиальный. Под ведением коллегии, для ближайшего управления различными отраслями морской деятельности, находилось несколько контор и канцелярий, как например: военно-морская, адмиралтейская, обер-сарваерская, подрядная, контролерская, аудиторская и пр.

Управление главными портами сначала поручалось флагману зимующих в порте судов, а потом, по издании регламента, положены были в портах должности главных командиров портов, капитанов над портами, их помощников и других отдельных начальников, управления которых образовали портовые конторы. Начальниками второстепенных портов назначались морские офицеры с половинным жалованьем.

Морское законодательство и судопроизводство

Первым по времени русским морским уставом были 34 статьи, заимствованные из голландского устава и представленные капитаном корабля Орел Ботлером для руководства в предстоявшем ему плавании. Потом, в первые годы существования флота, руководствовались самыми необходимыми отдельными законоположениями или инструкциями, вызванными обстоятельствами. Так например, при первом плавании галер к Азову в 1696 году, для руководства командирам, Петром I даны были 15 статей, и только в 1698 году введено в нашем флоте нечто вроде краткого морского устава, состоявшего из 64 статей, заимствованных вице-адмиралом Крюйсом из голландского и датского уставов. Эти статьи, несколько измененные самим Петром, были напечатаны и обнародованы в 1710 году под заглавием «Инструкции и артикулы военному российскому флоту».

По мере увеличения морской деятельности, новые случаи и обстоятельства вызывали ряд новых обязательных для служащих постановлений, и в 1715 году Петр, предположивший составить полный морской устав, приказал перевести на русский язык уставы: английский, голландский, датский, французский и шведский. Эти переводы послужили материалом для нашего устава, изданного в 1720 году

под заглавием: «Книга устав морской о всем, что касается доброму управлению в бытность флота в море». Этот труд представлял полный свод военно-морских узаконений, которым определялись обязанности и права всех служащих на флоте, взаимные их отношения и наказания за преступления. В нем же излагались правила внутреннего корабельного благоустройства и, наконец, устанавливался общий порядок при плавании как нескольких судов, так и целого флота. Главным деятелем при составлении устава был сам Петр I, посвящавший иногда этому важному делу до четырнадцати часов в сутки. Сотрудниками царя были капитаны: Конон Зотов, Гослер и известный Шафиров.

Общий характер наказаний, налагаемых уставом, отличался неумолимою строгостью, объясняемою суровыми нравами того времени и взглядом на условия морской службы. Судные дела того времени начинались дознанием или следствием, называвшимся «фергер»; после происходил военный суд или «кригсрехт», приговоры которого, смотря по роду присужденного наказания, окончательно утверждались генерал-адмиралом или самим Петром.

В 1722 году издан был свод морских административных законов под названием: «Регламент о управлении адмиралтейств и верфи и о должностях коллегии адмиралтейской и прочих всех чинов при адмиралтействе обретающихся». Петровский морской устав и регламент, обнимая все проявления военно-морской деятельности на море и в портах, составляли полный свод военно-морских законов. Петровский устав, конечно, с некоторыми отступлениями, требуемыми временем, сохранялся на нашем флоте три четверти столетия. Для правильной организации русского коммерческого судоходства в 1723 году издан был «Регламент шкиперам»; а в 1724 «Морской торговый регламент».

Флаги

Морским уставом утверждены были также русские судовые флаги, порядок производства сигналов и правила о салютах. До издания устава, относительно этих предметов было много неопределенного и происходили нередкие перемены.

Из цветов материй, употребленных на флаги корабля Орел, и из того, что при вооружении его главными распорядителями были голландцы, можно с большею вероятностью допустить, что тогдашний флаг в подражание голландскому состоял из трех горизонтальных полос: белой, синей и красной, расположенных, для отличия от голландского флага, в другом порядке.

В 1709 году на военных судах введен гюйс, который поднимался на бушпритах военных судов и на крепостях.

В 1712 году военным судам присвоен флаг — белый, с синим андреевским крестом.[1]

Сигналы

Сигналы, как необходимое средство сообщения между судами, введены были при первых плаваниях нашего флота. Первоначально

[1] Андреевский флаг был официальным корабельным кормовым военным флагом до самой Великой Октябрьской социалистической революции. (*Ред.*)

они состояли в немногих условных знаках, заключающихся днем в подъеме флагов, а ночью — фонарей, к чему присоединялись еще пушечные выстрелы и барабанный бой. В 1710 году явились печатные сигналы, которые, улучшаясь в нескольких последующих изданиях, вошли в состав морского устава. Система, принятая в них, в общих чертах сходствовала с сигналами, употреблявшимися тогда на французском флоте, немного отличалась от них в подробностях. Дневные сигналы производились флагами, поднимаемыми в разных местах рангоута, и парусами. Поднятие каждого сигнала на флагманском корабле сопровождалось выстрелом, который репетировался всеми судами в виде ответа и заключался вторичным выстрелом флагмана. Ночные сигналы на кораблях делались фонарями и пушечными выстрелами, а на галерах, сверх этого, ракетами, звуком труб и боем в литавры и барабаны. Крайнее несовершенство сигналов того времени видно из недостаточного количества сигнальных нумеров, которых для флагманского корабля было: дневных 48, ночных 14 и туманных, производившихся пушечными выстрелами, — 9. Партикулярный корабль мог сделать дневных сигналов только шесть, а галера один. Подобное несовершенство сигнальной системы заставляло во время плавания флота в открытом море, иногда при весьма свежем ветре и большом волнении, посылать шлюпки для передачи донесения или приказания.

Салюты

Правила о салютах или, как тогда называли, о «поздравлениях пушками», в течение первой четверти XVIII века, определялись несколькими постановлениями, которые, однакоже, на практике никогда строго не исполнялись. Так, в 1710 году положено, что крепость должна салютовать первому адмиралу 7-ю, а прочим флагманам 5-ю выстрелами, и они должны отвечать ей тем же числом. Партикулярные же корабли должны салютовать крепости 5-ю выстрелами, а она им отвечала тремя. Но вслед за утверждением этого постановления оно было нарушено, и суда салютовали почти всегда большим числом выстрелов.

От иностранных коммерческих кораблей требовали, чтобы, подходя к нашим крепостям, они опускали фор или грот-марсель «вместо поклона» и подбирали вымпел. При встрече же с нашими военными судами, иностранные купцы, кроме спуска марселя, должны были, если имели пушки, салютовать, а флагманы им отвечать двумя выстрелами менее.

В 1710 году, в случае встречи наших архангельских фрегатов с иностранными судами, велено было: «французским, английским и испанским судам почтения не чинить». Но через два года, когда предполагалось несколько судов Азовского флота перевести в Балтийское море, то им предписывалось, в случае прихода в иностранные порты, «кумплемент отдавать, смотря на английские и французские поступки, чтобы чести флага не учинить афронта». С Данией (в 1710 г.), с Голландией (в 1716 г.) и с Швецией, при заключении Ништадтского мира, о правилах салюта были заключены трак-

таты; но условия со Швецией были так неопределенны, что, при первом же применении их на практике, возбудили недоразумения и вызвали со стороны русского правительства распоряжение, чтобы при размене салютов со шведами отвечать всегда одним выстрелом менее.

Посылки за границу для изучения морского дела

Одновременно с основанием флота, Петр I деятельно принялся за приготовление для морской службы офицеров и нижних чинов. Для скорейшего обучения взрослые молодые люди отправлялись в иностранные государства, имеющие флот, а дети и юноши получали теоретическое морское образование в школе, основанной для этой цели в Москве. Первыми русскими, изучавшими морское дело за границей, были сам Петр и отправившиеся с ним волонтеры, стольники и находившиеся при каждом из стольников солдаты. С этого времени и до 1714 года более двухсот молодых людей обучалось в иностранных государствах разным морским специальностям, работая на верфях и в адмиралтействах или плавая в море на военных судах. В ученье посылали сначала в Голландию и Англию, впоследствии в Венецию, Францию и даже Испанию. Молодых людей, находящихся за границей, называли «навигаторами», а отправляемые с 1716 года получили официальное звание «гардемарин». В числе навигаторов и гардемарин — дети знатных и богатых родителей содержались на свой счет, бедные же дворяне и разночинцы получали весьма малое казенное жалованье. Из лиц, обучавшихся за границей, впоследствии вышло несколько хороших морских офицеров, принесших флоту большую пользу, как например Н. Ф. Головин, Зотов, Соймонов, Мордвинов, Калмыков и др. Кроме молодых людей, приготовлявшихся за границей для занятия офицерских должностей, были примеры, что Петр посылал для обучения в иностранные государства и простых матросов.

Морские учебные заведения

Для образования моряков в России в 1701 году основана была в Москве на Сухаревой башне «Школа математических и навигацких наук», в которую принимали детей дворян, духовных и других сословий, кроме податных. В старших классах школы учил преимущественно морским наукам вызванный из Англии профессор Фарварсон, помощниками которого были два учителя, также англичане. В младших же классах преподавал Леонтий Магницкий, сведущий и усердный учитель, издавший, под именем «арифметики», целую математическую энциклопедию.

Курс школы состоял из арифметики, геометрии, тригонометрии плоской и сферической, навигации и морской астрономии. Но так как большая часть поступающих не знала грамоте, то для предварительного подготовления их при школе было два отделения, называвшиеся «русскою» и «цифирною» школами. В первой учили читать и писать, а во второй преподавали начала арифметики. Определен-

ного времени для прохождения курса не было назначено; науки проходились последовательно, одна после другой: выучившего арифметику переводили в класс геометрии и так далее, до окончания полного курса. Число учеников школы, постоянно увеличивающееся, в 1711 году было определено в 500 человек.

Так как эта школа в первые годы своего существования была единственным светским учебным заведением в России, то ученики ее рассылались всюду, куда требовались сведущие люди. Таким образом, из нее вышли наши первые моряки, гидрографы, известные под именем «геодезистов», архитекторы, инженеры, артиллеристы, учители, фельдшера и пр.

В 1716 году, при основании «Морской академии» в С.-Петербурге, в нее переведены были старшие классы навигацкой школы, а младшие оставлены в Москве, и в них положено преподавать только арифметику и геометрию. Для обучения геодезистов в академии учрежден был особый класс, все же прочие ученики или, по-тогдашнему, «школьники» готовились исключительно к морской службе и по окончании курса производились в гардемарины. Академия имела характер военно-учебного заведения: в ней, кроме наук, обучали фронтовой службе, начальствовали гвардейские офицеры и вообще введен был военный порядок. Директорами академии назначались люди образованные и известные, среди них граф Матвеев, Нарышкин и Скорняков-Писарев. Директор академии заведывал также московскою и всеми адмиралтейскими провинциальными школами, в которых учили русской грамоте, цифири и началам геометрии.

Невский флот и партикулярная верфь

Для ознакомления жителей Петербурга с морем и для возбуждения в них привычки к морским поездкам Петр не дозволял строить через Неву мостов и на судах, назначенных для перевоза, а также и на частных шлюпках строго запретил употреблять весла в тех случаях, когда можно было итти под парусами. Кроме этого, важнейшим учреждениям и лицам в 1718 г. розданы были от казны небольшие парусные суда в вечное и потомственное владение с тем условием, чтобы владельцы содержали эти суда в постоянной исправности и являлись с ними в назначенное время на Неву для «экзерциций» или какого-нибудь морского торжества. Суда эти составляли так называемый «Невский или буерный флот», бывший под начальством Потемкина, прозванного поэтому «Невским адмиралом». Кроме практических плаваний по Неве и взморью, Невский флот обыкновенно принимал участие во всех морских праздниках. Для содержания в исправности Невского флота, а также для починки мелких придворных и частных коммерческих судов устроена была «Партикулярная верфь», состоявшая в ведении того же Потемкина. Верфь эта находилась на берегу Фонтанки. Впоследствии партикулярные верфи устраивались в Нижнем-Новгороде и некоторых других местах.

Охтенские слободы

В ведении партикулярной верфи с 1723 года состояли охтенские плотничьи слободы, устроенные в 1721 году на месте бывшего Ниеншанца, с целью иметь при Петербургском адмиралтействе опытных плотников и хороших мастеровых. Собранные из разных губерний и помещенные в 500 построенных для них избах, охтяне обязаны были участвовать в адмиралтейских работах, за что были освобождены от всяких податей и получали заработную плату.

Издание книг

Всесторонняя заботливость Петра на пользу морского дела в России выразилась также в издании книг по главным морским специальностям и составлении карт принадлежащих России морей. При Петре напечатано около двадцати морских книг, большинство которых были учебники и книги, относящиеся к кораблевождению. Многие из них перед печатанием были просматриваемы им самим.

До Петра в России вместо географических карт употреблялись так называемые «географические чертежи», составленные по описаниям вроде «Книги большого чертежа». На таких чертежах, делавшихся в самом ограниченном числе экземпляров, по надписям можно было знать расстояние между известными городами; но о положении этих городов относительно стран света, а также о направлении рек, очертании берегов морей и т. п. нельзя было составить правильного понятия, потому что все это наносилось на «чертеж» без всяких определенных правил.

Суда русского флота при своих плаваниях руководствовались иностранными, преимущественно голландскими, морскими атласами, к которым впоследствии присоединились и карты, составленные по русским съемкам. Наши гидрографические работы шли почти одновременно с занятием морей, а иногда, как например на Каспийском море, морские съемки подготовляли завладение берегами. Таким образом, по русским съемкам на юге составлены были карты реки Дона, Азовского и Каспийского морей, а на севере — карты южного берега Финского залива и некоторых частей шхер. Кроме того, перепечатывались морские карты Балтийского и Белого морей с иностранных карт. В 1714 году издан на русском языке целый атлас Балтийского моря, перегравированный со шведского атласа Розенфельда, и к нему приложены частные карты трех проходов в финляндских шхерах, составленные по русским съемкам.

Гидрографические экспедиции

Заботясь о наших близких морях, Петр I не забывал также и отдаленных берегов Восточной Сибири. При нем, в 1714 году, трудный береговой путь из Якутска через Анадырь в Камчатку заменился прямым морским переходом из Охотска в Большерецк. Для разъяснения темных сведений о Шантарских островах и Курильской гряде, доставленных нашими промышленниками, снаряжа-

лась в 1716 году большая экспедиция для исследования Камчатки и соседних с нею земель, но, к сожалению, по различным препятствиям и по неспособности деятелей экспедиция эта не имела почти никаких полезных результатов. Через три года после нее Петр послал в Камчатку геодезистов Лужина и Евреинова с подобною же целью, и им между прочим велено было исследовать, «сошлась ли Азия с Америкой»? Геодезисты прибыли в Камчатку и, пройдя от нее до 5-го или 6-го острова Курильской гряды, по случаю потери якорей воротились назад. Карта Курильских островов, составленная ими, заслужила одобрение Петра; а для решения вопроса, соединяется ли Азия с Америкой, отправлена была в Охотск, в начале 1725 года, новая экспедиция под начальством капитана Беринга, которому предписывалось также узнать и о ближайших к Сибири берегах Америки.

Сотрудники Петра по морскому делу

Душою всей морской деятельности был сам Петр, не ограничивающийся одними общими распоряжениями, но входящий в мелочные подробности каждой из морских специальностей, известных ему в совершенстве. В могучих и искусных руках гениального моряка, работавшего для пользы русского флота, неустанно чередовались: перо законодателя, рупор моряка, карандаш кораблестроителя или топор плотника. Трудясь в адмиралтействе и плавая в море в звании корабельного капитана, а потом флагмана, Петр зорко следил за своими сослуживцами и умел почти безошибочно выбирать из них, на каждое дело, способных и прилежных дельцов.

Почти с самого основания флота ближайшими сотрудниками его по морской части были Федор Матвеевич Апраксин и Корнелий Иванович Крюйс. Первый, как главный распорядитель и лицо, наблюдавшее за правильным исполнением предначертаний государя, второй — сведущий и деятельный моряк, стоявший во главе исполнителей. Апраксин, сначала, в звании адмиралтейца, заведывавший кораблестроением на Дону, с 1708 года управлял всем морским ведомством.

Крюйс был норвежский уроженец, долго служивший в голландском флоте. Во время своих продолжительных и отдаленных плаваний он приобрел морскую и боевую опытность, а потом, бывши обер-экипажмейстером в Амстердамском адмиралтействе, вполне ознакомился с адмиралтейской и портовой службами. По своим обширным и разносторонним морским сведениям Крюйс для Петра был неоценимым помощником. Под непосредственным его руководством и управлением созидались наши верфи, адмиралтейства и флоты, на которых тот же Крюйс вводил служебные порядки, полагал начала морского законодательства, устраивал администрацию, занимался гидрографией, вооружал флоты и начальствовал ими в битвах против неприятеля. Из военных заслуг его особенно замечательно отражение от Котлина сильного шведского флота в 1705 году и участие в отражении Любекера в 1708 году. Исполняя свои служебные обязанности самым добросовестным образом, честный Крюйс горячо отстаивал интересы казны и тем нередко навле-

кал на себя нерасположение многих сильных людей, в числе которых был и князь Меншиков.

Александр Данилович Меншиков числился во флотском списке и при жизни Петра дослужился до чина вице-адмирала, но главнейшая блистательная служебная деятельность его принадлежала армии а не флоту. Труды же его по морскому ведомству, по большей части, заключались в исполнении отдельных поручений Петра.

Кроме этих главных сотрудников Петра по части морской деятельности было много второстепенных полезных служивых, из которых более других выдавались своею службой офицеры корабельного флота: голландцы: Шельтинг, скончавшийся в 1718 году в чине шаутбенахта, Фангофт и Гослер, командовавший кораблем, на котором Петр находился флагманом; датчанин Сиверс, бывший в последние годы жизни Петра вице-адмиралом, главным командиром Кронштадтского порта и членом адмиралтейств-коллегии, англичане Гордон и Паддон, француз Вильбоа и др. Из русских капитанов замечательны: Иван и Наум Сенявины, граф Н. Ф. Головин, Соймонов, Мишуков, Зотов и др. В галерном флоте принесли много пользы далматинцы: граф Боцис и преемник его Змаевич; в приготовлении артиллерийских орудий, якорей и других необходимых для флота предметов оказал важную заслугу управляющий заводами полковник Генинг, отличавшийся энергией, добросовестною исполнительностью и глубоким знанием дела. По части кораблестроения — Иван Михайлович Головин и сведущие и опытные мастера: Козенц, Най, Броун, Скляев, Гавриил Меншиков и др. По части административной и хозяйственной — генерал майор Чернышев, бывший обер-штер-кригс-комиссаром флота. По учебной части — достойнейший профессор Фарварсон, приготовивший для нашего флота несколько поколений русских моряков и по разным специальностям множество других полезнейших тружеников.

Приводя имена немногих более видных деятелей, нельзя умолчать об общем превосходном духе всей массы моряков петровского времени. Несмотря на существенные недостатки судов и, по большей части, малоопытные экипажи, русские военные суда весною выходили в море, нередко одновременно со вскрытием льда, и плавали до заморозков, при этом случалось, что они в зимнее и осеннее время совершали замечательно смелые переходы Немецким и Балтийским морями и даже Северным океаном.

ГЛАВА V

РУССКИЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ С 1725 ГОДА ДО НАЧАЛА «СЕМИЛЕТНЕЙ ВОЙНЫ» (1756—1763 гг.)

Состояние флота в 1725 г.

Защита морской границы, значительно увеличенной завоеваниями Петра Великого, охранение развивающейся русской морской торговли и важное политическое значение России, как одной из первостепенных морских держав, требовали содержания сильного флота. После смерти Петра, не считая находящихся в бездействии воронежских судов, на Каспийском море осталось до ста судов и на Балтийском, на воде и на стапелях, до 40 линейных кораблей, до 10 фрегатов и до ста мелких судов и галер. Поддержание в должной исправности такого флота и необходимых для него верфей, портов, заводов и других береговых сооружений, а, наконец, и содержание служащих, число которых с учащимися в учебных заведениях доходило до 27 тысяч человек, требовали значительных расходов, чрезвычайно тягостных для государства, истощенного долговременными войнами. Если при жизни Петра I, несмотря на гениальную его находчивость в изыскании финансовых источников, строгую экономию и беспощадное преследование злоупотреблений, недостаток финансовых средств заставлял прибегать к крайне стеснительным мерам, то по кончине Петра усилившиеся финансовые затруднения, неблагоприятно отразившиеся на всех отраслях государственной деятельности, особенно тяжелы оказались для флота.

Морское управление

С учреждением в 1726 году «Верховного тайного совета» Адмиралтейская коллегия с коллегиями Иностранных дел и Военною вместо прежнего подчинения Сенату поступили в ведение Верховного тайного совета.

В числе восьми членов, составлявших Верховный тайный совет, были три лица; Меншиков, Апраксин и Остерман (начавший свою службу в России секретарем Крюйса), хорошо знакомые с делами морского управления и как близкие сотрудники Петра ясно понимавшие важное значение флота для России. Но несмотря на такое

благоприятное обстоятельство, с кончиною Петра морская деятельность лишилась прежней энергии, и флот мало-помалу начал клониться к упадку. Хотя во главе морского управления остались те же лица, но в отношениях их к службе произошло значительное изменение: неутомимые, талантливые и энергичные исполнители гениальных планов Петра теперь превратились в людей, побежденных старостью или предпочитающих свои собственные интересы благу России. Меншикова, получившего первенствующий голос в государственном управлении, заняли другие важнейшие для него дела, не имевшие ничего общего с флотом. Апраксин, также занятый высшими правительственными делами, поставлен был в необходимость более заботиться о поддержании своего значения при дворе, нежели о пользе флота и к тому же по своему характеру и преклонным летам желал отдохнуть от долговременной кипучей деятельности. Адмирал Крюйс, вице-президент Адмиралтейств-коллегии, уже действительно состарившийся физически и нравственно, скорее стеснял деятельность своих сослуживцев, нежели пособлял ей. Горячие ссоры разноплеменных членов коллегии, нередко возгоравшиеся и при жизни Петра, но тогда оканчивающиеся без вреда службе, теперь отражались весьма неблагоприятно и на служебных порядках. Наконец, петровскую дисциплину, основанную на строгой справедливости, не могло не подрывать видимое предпочтение, отдаваемое протекции и связям перед действительными заслугами. Предпочтение это осязательно выразилось в апреле 1726 года назначением советниками Адмиралтейств-коллегии: капитана 3 ранга (соответствующего нынешнему капитан-лейтенанту) Ивана Петровича Шереметева и лейтенанта князя Михаила Михайловича Голицына, не отличавшихся никакими особенными заслугами.

Морская деятельность в период 1725—27 гг.

В период времени второй половины двадцатых годов XVIII века внешняя политика России направлена была к тому, чтобы возвратить зятю Екатерины I герцогу Голштинскому Шлезвиг, находящийся во владении Дании, и упрочить права герцога на шведский престол. Другим претендентом на этот престол был герцог Гессенский, поддерживаемый Англией, которая также гарантировала Дании владение Шлезвигом. Поэтому Дания, Швеция и Англия с большим опасением следили за действиями России и особенное внимание обращали на ее флот.

В 1725 году крейсерство флота в Балтийском море, под начальством Апраксина, в числе 15 кораблей и 3 фрегатов обошлось без всяких явных столкновений с враждебно заинтересованными государствами. Но усиленные морские вооружения, начатые весною 1726 года, до того встревожили Англию, что флот ее, в числе 22 вымпелов, под начальством адмирала Уоджера явился к Ревелю и с присоединившимися к нему семью датскими судами простоял у острова Наргина до исхода сентября. В ожидании открытия военных действий Ревель и Кронштадт были приведены в оборонительное состояние; Кронштадтский флот простоял все лето на рейде,

а ревельская эскадра в гавани, и в море высылались только крейсеры.

Английский король в письме к Екатерине I объяснял, что флот его послан «не ради какой ссоры или несоюзства», но только из желания сохранить на Балтийском море мирные отношения, нарушению которых угрожали усиленные морские вооружения России. Екатерина на это отвечала, что запрещение короля не помешало бы выйти в море нашему флоту, и как она не предписывает законы другим, так и сама ни от кого принимать не намерена. Этот твердый ответ показал англичанам недействительность их угроз; а так как начать войну без явной необходимости они не решались, то дело окончилось мирным образом как с ними, так и с союзниками их — датчанами.

В 1725 году ходили с коммерческой целью в Испанию военный корабль и два фрегата, готовившиеся в это плавание еще при жизни Петра I. По благополучном возвращении их в Россию, начальник отряда капитан 3-го ранга Кошелев был произведен, через чин, в капитаны 1-го ранга, не в пример другим, «понеже он в Испании с российскими кораблями был первый». С торговою же целью во Францию ходили гукор и фрегат. При отправлении их, когда Екатерине представляли об отмене посылки, не обещавшей выгоды, она приказала отправить как для практического обучения, так и «для слуха народного, что корабли российские в порты французские ходят». Для поднятия торговли Архангельска Екатерина отменила постановление Петра, по которому велено было в Архангельск возить только произведения одного двинского бассейна, а из всех прочих мест товары, назначенные к отправке за границу, посылать через Петербург. Наконец, в это время сделана попытка к осуществлению русского китоловного промысла, для которого образовалась особая компания, и близ Архангельска были построены три судна.

В период 1725—27 гг. флот наш по наружному виду и численности судов казался грозным и мог еще возбуждать опасения иностранцев, но в действительности в нем уже начали появляться несомненные признаки упадка и разложения. Так, например, в кампанию 1725 года управление судами было до того неудовлетворительно, что, по отзыву Апраксина, «мало (что) не все корабли шли непорядочно и своему командиру (флагману) не следовали», даже в боевом строе «некоторые капитаны шли не так, как по морскому искусству довлеет (следует)». К этому необходимо прибавить, что на флоте был большой недостаток в штурманах, и положение команды вообще было весьма печальное: многие из матросов не имели «весьма мундиру, а иные даже и рубашек, были наги и босы». Повреждения судов показывали крайнюю слабость рангоута и негодность такелажа; наконец, суда старели, приходили в ветхость и не заменялись своевременно новыми, потому что для этого требовалось усиленное кораблестроение, на которое недоставало средств. За все это время спущены были два линейные корабля и несколько мелких судов. Финансовое положение морского управления было таково, что в мае 1726 года, то-есть во время усиленного вооружения

флота, в адмиралтействе вовсе не оказалось денег, и на нетерпящие отлагательства расходы генерал-адмирал поставлен был в необходимость выдать из собственных своих денег заимообразно две тысячи рублей.

Но и при таких обстоятельствах обычная морская деятельность шла установившимся порядком: суда вооружались и выходили в море, продолжались работы в Рогервике и в Кронштадте, где, под наблюдением адмирала Сиверса, происходили капитальные работы по устройству каналов, доков и гаваней. В Астрахани, вопреки назначению Петра, начали строить гавань для зимовки судов в Ярковском устье; но прибылая вода повредила и разбросала их по берегу и заставила перенести гавань опять на прежнее место, к Седлистому острову. Каспийская флотилия, хотя по необходимости пополнялась новыми судами, но теряла уже свое значение, потому что в правительстве, при невозможности исполнения великих планов Петра, явилась мысль отказаться от дальнейших приобретений на берегах Каспия, и начальствующему нашими войсками в занятых персидских провинциях генералу Матюшкину приказано было отложить до времени занятие провинций Мазандерана и Астрабада, уступленных нам по трактату. Судостроение на Дону, ввиду мирных отношений с Турцией, также было остановлено. В этот период обращено было внимание на правильное содержание и пользование корабельными лесами, и с этой целью вызвано из Германии несколько человек сведущих «лесных знателей». По части гидрографии окончена составленная инженерным полковником Люберасом карта Финского залива; под начальством Соймонова происходили гидрографические работы в Каспийском море, и на Дальнем Востоке продолжалась деятельность экспедиции капитана Беринга.

Управление флотом с 1727 по 1730 г.

В мае 1727 года умерла Екатерина I, и на престол вступил двенадцатилетний внук Петра Великого Петр II. По малолетству его управление государством, согласно духовному завещанию Екатерины, перешло в руки Верховного тайного совета, в котором первенствующее значение имел А. Д. Меншиков. Но могущественное влияние его прекратилось осенью того же 1727 года, когда он впал в немилость и был сослан в Сибирь. В январе следующего 1728 года двор оставил Петербург и переселился в Москву. На забытый флот почти не обращалось внимания, и из высших правительственных лиц сочувствие к нему сохранял едва ли не один Остерман, который, оставаясь членом Верховного тайного совета, занимал должность воспитателя императора.

Ф. М. Апраксин, в последнее время уклонявшийся от дел флота, также переехал в Москву, где и скончался в ноябре 1728 года, пережив только несколькими месяцами своего старого сотрудника адмирала Крюйса, умершего в июле 1727 г. По кончине Апраксина во главе морского управления, по праву старшинства, занял место также опытный служивый петровской школы адмирал Петр Иванович Сиверс, человек энергичный, сведущий, но, при тяжелом, неужив-

чивом характере, находившийся постоянно в разладе с членами Адмиралтейств-коллегии.

С удалением двора из Петербурга и при продолжающихся недостатках денежных средств, флот быстро клонился к упадку и терял свое прежнее значение. Сумма 1.400.000 руб., назначенная на его содержание, отпускалась с такими недоимками, что в 1729 году они превысили полтора миллиона рублей, и Адмиралтейств-коллегия, для выхода из стеснительного финансового положения, решилась ходатайствовать об уменьшении ассигнованной суммы на 200 тысяч, но с тем, чтобы она отпускалась вполне и своевременно. Ходатайство коллегии было уважено; она даже получила благодарность, но это нисколько не пособило делу, потому что уменьшенная сумма продолжала отпускаться с прежнею неисправностью.

Плавания

В апреле 1728 года, с целью соблюдения возможной экономии и поддержания флота в должной исправности, в Верховном тайном совете состоялось следующее постановление: корабли и фрегаты содержать в таком состоянии, «чтобы, в случае нужды, немедленно могли к походу вооружены быть», провиант же и другие припасы, необходимые для похода, «обождать» заготовлять. Для обыкновенного крейсерства и практического обучения команд изготовить пять кораблей меньших рангов, «но в море без указа не выводить». Два фрегата и два флейта послать к Архангельску, и другие два фрегата отправить в крейсерство, не далее Ревеля. Галеры, какое число было повелено, «готовить и делать неослабно»; а пакетботы (содержавшие сообщение Кронштадта с Любеком и Данцигом) посылать попрежнему.

Этими плаваниями, с небольшими отступлениями, и ограничивалась морская деятельность флота в продолжение с 1727 по 1730 г.

Судостроение

Судостроение за время с 1727 по 1730 г. ограничивалось почти одними галерами, которых и было построено до 80. Из линейных же судов хотя и спущены пять кораблей и фрегат, но почти все они были начаты постройкою еще при Петре Великом. Из числа их стопушечный корабль П е т р I и II, строенный по собственному чертежу Петра I, был заложен еще в 1723 году и, несмотря на неоднократные подтверждения Екатерины о скорейшем его окончании, строился ровно четыре года, благодаря препирательствам обер-сарваера Головина с коллегией. Работы в портах, из которых одной из важнейших было устройство порта в Рогервике, по недостатку средств производились весьма медленно. Немногим лучше шли и капитальные сооружения в Кронштадте.

Упадок значения флота

Одним из верных признаков упадка значения флота были частые переходы из флота в другие службы офицеров. Образцами же отзыва о флоте иностранцев может служить донесение своему прави-

тельству шведского посланника, который в ноябре 1728 года, отзываясь с похвалою о нашем сухопутном войске, относительно флота замечает, что, несмотря на ежегодную постройку галер, русский галерный флот, сравнительно с прежним, сильно уменьшается; корабельный же приходит «в прямое разорение», потому что старые корабли все гнилы, так что более четырех или пяти линейных кораблей вывести в море нельзя, а постройка новых ослабела. В адмиралтействах такое неосмотрение, что флот и в три года нельзя привести в прежнее состояние, но об этом никто и не думает.

К такому отзыву надо прибавить, что распущенность и своевольство высших чинов морского ведомства дошли до того, что адмирал Змаевич, уличенный в присвоении казенных денег и материалов, был по суду понижен в вице-адмиралы. Светлою точкой этой темной картины была деятельность экспедиции Беринга, относящаяся, впрочем, по началу своему к царствованию Петра I.

Экспедиция Беринга

Экспедиция под начальством Беринга, состоявшая из лейтенантов Шпанберга и Чирикова, двух штурманов, гардемарина, геодезиста, лекаря и 23 человек матросов и мастеровых, выехала из Петербурга в январе 1725 года. Кроме разных запасов, ею взяты были некоторые из предметов, необходимых для предстоящей постройки судна в пустынном Охотске; всем же остальным предполагалось запастись на дороге. Пробираясь, где сухим путем, где реками на досчаниках, экспедиция весною 1726 года достигла Якутска и отсюда, с страшными трудностями и лишениями, только в январе 1727 года прибыла в Охотск. На этом пути, по недостатку провизии, некоторым из участвующих в экспедиции приходилось питаться собаками, падалью, ремнями от упряжи и обувью.

В Охотске, состоявшем тогда из десяти домов, Берингу пришлось со своими людьми строить для себя жилье и заготовлять продовольствие. На построенном в Охотске судне и бывшей здесь лодье экспедиция перебралась в Камчатку, где в Нижне-Камчатске построен был бот «Св. Гавриил», имевший 60 фут длины. На нем Беринг в июле 1728 года вышел из устья реки Камчатки в море для решения заданного ему вопроса, соединяется ли Азия с Америкой? Замечательно, что от сибиряков он мог уже знать о существовании свободного морского пути из Колымы в Камчатку (которым первым прошел казак Дежнев), но, во исполнение данной ему инструкции, считал необходимым удостовериться в этом самому. Держась близ азиатского берега, в августе месяце Беринг обошел Чукотский нос и, дойдя до широты 67°18′, убедился в существовании пролива и возвратился в Камчатку. Летом следующего 1729 года на том же боту «Св. Гавриил» для отыскания берегов Америки, Беринг от устья р. Камчатки прошел на восток 114 миль и, не видя земли, отправился в Большерецк, а оттуда в Охотск. Таким образом решен был важный географический вопрос, занимавший Петра Великого в последние дни его жизни, и имя капитана Беринга обессмертилось в названии пролива, разделяющего Азию от Америки.

Преобразования в морском управлении и во флоте

По вступлении на престол Анны Иоанновны Сенату возвращено было прежнее название «правительствующего», и затем упраздненный Верховный тайный совет заменен был «Кабинетом», в котором Остерман, пожалованный графом, сделался самым влиятельным лицом.

Печальное состояние флота, несовместимое с политическим положением и достоинством России, заставило обратить на себя внимание высшего правительства. Заботам Остермана флот обязан многими улучшениями, совершенными в это время. Уже в июле 1730 года высочайшим указом: «наикрепчайше подтверждалось Адмиралтейств-коллегии, чтобы корабельный и галерный флоты содержаны были по уставам, регламентам и указам, не ослабевая и уповая на нынешнее благополучное мирное время». Но, как вообще ни хороши были порядки, введенные великим основателем флота, однакоже время, прошедшее после его кончины, осязательно показало, что многие частности могли быть удовлетворительными только при личном влиянии Петра I, а без него представляли многие неудобства и требовали изменений.

С целью улучшений, указанных опытом, в 1732 году была назначена под председательством Остермана комиссия, в число членов которой вошли опытные и сведущие моряки: Сандерс, Наум Сенявин, Бредаль, Дмитриев-Мамонов и граф Николай Федорович Головин, назначенный генерал-инспектором флота.

Предположения комиссии и составленный ею штат в том же году были утверждены Анной. Главнейшие нововведения состояли в следующем: Адмиралтейств-коллегия образована из президента, четырех постоянных членов и двух советников. При ней восстановлено звание прокурора и положен обер-фискал для надзора за действиями лиц по хозяйственной части, экзекутор и канцелярия под начальством обер-секретаря. Из одиннадцати бывших «контор» образованы, для упрощения делопроизводства, четыре «экспедиции»: Комиссарнатская, Интендантская, заведывавшая верфями и строениями, Экипажеская, заменившая адмиралтейскую контору, и Артиллерийская. Каждою из экспедиций управлял один из членов коллегии, называвшихся поэтому генерал-кригс-комиссаром, генерал-интендантом, генерал-экипажмейстером и обер-цейхмейстером. Из советников коллегии один заведывал академией и школами, а другой фабриками и заводами. Каждая из «экспедиций» представляла коллегиальное учреждение с постоянным президентом, в главных портах: Кронштадте, Ревеле, Астрахани и Архангельске имевшее своих членов, собрание которых в каждом порту составляло «контору над портом». Флагманы же имели свои особенные канцелярии.

Число морских чинов комиссией убавлено, применяясь к чинам, существующим в иностранных флотах, и во уважение того, что «ежели кому все те (прежние) чины проходить по порядку, то довольное время человеческой жизни на то потребно будет». По новому штату положены во флоте следующие линейные офицерские чины: генерал-адмирал, адмиралы, вице-адмиралы, контр-адмиралы,

капитаны 1 ранга в чине полковника (по количеству жалованья и числу денщиков подразделявшиеся на три разряда), лейтенанты в чине майора, мастера в чине капитана и мичмана в чине поручика. В обязанность мастера входило заведывание нагрузкой и вооружением корабля и также наблюдение за его качествами на якоре и под парусами.

Во флоте определено иметь 27 кораблей, 6 фрегатов, 2 прама, 3 бомбардирские корабля и 8 пакетботов. Вместо бывших трех флагов: белого, синего и красного, положено иметь на корабельном флоте один флаг белый с синим андреевским крестом; а на галерах — красный с косицами, имеющий в крыже, на белом поле, синий андреевский крест. На содержание флота, кроме особенных исключительных расходов, определено 1.020.000 руб. Все служащие на флоте разделены на две дивизии, составляющие 36 рот. Впоследствии в состав дивизий вошли и два вновь сформированные в 1733 году солдатские полка; кроме того, в 1734 году учрежден особенный корпус морской артиллерии. При расписании команд в роты все штурманские чины написаны в особую штурманскую роту, причисленную в 1 дивизии, чем и положено начало образованию корпуса штурманов.

Флот при осаде Данцига

По удалении со службы адмирала Сиверса, впавшего в немилость и сосланного на житье в свою деревню, в мае 1733 года президентом Адмиралтейств-коллегии назначен Н. Ф. Головин, произведенный в адмиралы. Но едва только под его ближайшим руководством начали приводиться в исполнение утвержденные преобразования, как политические обстоятельства потребовали военного вмешательства России в дела Польши, причем оказалось необходимым содействие флота.

При избрании преемника скончавшегося польского короля Августа II Франция, враждебная Россия, желала возвести на польский престол Станислава Лещинского, тестя французского короля Людовика XV; а Россия и Австрия настаивали на избрании Августа, курфирста саксонского, сына покойного Августа II. Под влиянием Франции, одна часть собравшегося в Варшаве сейма избрала королем Станислава, а другая, протестовавшая против этого решения, избрала Августа III. Русские войска, вступив в Польшу, заняли Варшаву и заставили Станислава бежать в Данциг, где он надеялся получить морем помощь от Франции. Весною 1734 года для содействия фельдмаршалу Миниху, осаждавшему Данциг с сухого пути, явился, под начальством адмирала Гордона, наш флот, состоящий из 14 кораблей, 5 фрегатов, 2 бомбардирских кораблей и нескольких мелких военных и транспортных судов. Выгрузив в Пиллау привезенную на транспортах осадную артиллерию, Гордон, выждав удаления от Данцига французского флота, высадившего там двухтысячный десант, 1 июня подошел к Данцигскому рейду. Войска наши в это время деятельно бомбардировали крепость Вексельмюнде, охраняющую вход в Вислу. В устье этой реки стоял французский

фрегат и гукор, и близ крепости расположен был лагерь французского десантного отряда.

Гордон, выслав в море крейсеры и держась с флотом у входа в залив, чтобы иметь возможность ретироваться при появлении сильнейшего французского флота, отрядил два бомбардирских корабля и два фрегата для действия против крепости, лагеря и неприятельских судов. В продолжение трех дней, подходя с утра к устью Вислы, они деятельно обстреливали неприятеля, и во время боя некоторые из кораблей получили сильные повреждения.

12 июня крепость Вексельмюнде сдалась на капитуляцию, причем взят весь французский десантный отряд, а также их фрегат Брильянт и гукор, и возвращены стоявшие в реке наши три гальота, взятые французами. В начале этой кампании захвачен был ими еще наш фрегат Митау, возвращенный впоследствии при размене пленных. Флот не дождался падения Данцига, потому что незадолго до его сдачи фельдмаршал Миних, получив сведения об усилении французского флота в Балтике, приказал Гордону итти к русским портам.

Этот первый, после смерти Петра Великого, морской военный поход показал всестороннюю слабость нашего флота. Ветхость судов и ненадежность их вооружения во время плавания и боя выразилась множеством важных повреждений, не только в корпусе и рангоуте, но даже в станках орудий и самых орудиях. Значительный недостаток экипажей, пополненный рекрутами, неизбежно ослаблял морскую и боевую силу флота. Наконец, в действиях начальствующих лиц, отвага и уверенность в победе, присущая морякам петровского времени, заменилась нерешительностью и робкою заботливостью избегать встречи с равносильным и даже слабейшим неприятелем.

Действия Донской и Днепровской флотилий

Другая война этого времени, в которой также принимали участие наши морские силы, была с Турцией. Натянутые политические отношения с этой державой заставили с осени 1733 года озаботиться приготовлением Донской флотилии, и когда, летом 1736 года, наша армия начала осаду Азова, то в помощь ей, под начальством контр-адмирала Бредаля, явилось девять 44-пушечных и шесть 8-пушечных прамов и 64 галеры. Деятельное участие флотилии много пособило успешному ходу осады и ускорило занятие Азова. В кампанию этого года наша Днепровская армия под начальством Миниха опустошила значительную часть полуострова Крыма и овладела крепостью Кинбурном. Так как в следующем 1737 году военные действия должны были открыться и на берегах Азовского моря, а Донскую флотилию, состоявшую из глубокосидящих в воде судов, оказалось невозможным вывести из Дона, то, в продолжение зимы, на Дону спешно построено было до 500 неглубоко сидящих в воде казацких лодок и 6 ботов, вроде употреблявшихся при кораблях. Каждая лодка, вооруженная двумя 3-фунтовыми пушками, могла поместить до 40 человек солдат. Для содействия Днепровской армии Миниха в городе Брянске, стоящем на реке Десне, впадающей в Днепр, с осени

1736 года поспешно строили мостовые плашкоуты для перехода армии через Днепр и Буг и 400 дубель-шлюпок (суда около 60 футов длиною и вооруженные 6 двухфунтовыми фалконетами), которые бы могли быть переведены через Днепровские пороги и действовать в море. Кроме того, построено несколько малых прамов, плоскодонных галер и кончебасов.

Весною 1737 года вновь сооруженная флотилия Бредаля перевезла 14 полков от Азова к реке Кальмиусу (где ныне г. Мариуполь) и, следуя близ берега, поддерживала постоянные сообщения с шедшим к Крыму корпусом фельдмаршала Ласси. Во время пути флотилия доставляла армии провиант и все необходимое, отвозила больных в Азов и способствовала переправе через реки и Генический пролив, наводя из своих лодок мосты. Ласси перешел в Крым по Арабатской косе и разорил всю местность до Карасу-Базара и реки Сальгира.

В продолжение этого похода лодкам Бредаля, кроме значительной помощи, оказанной армии, пришлось отражать атаки сильного турецкого флота, состоящего, кроме мелких судов, из нескольких линейных кораблей и больших галер. При таких нападениях, обыкновенно, флотилия становилась на малой глубине у самого берега, на котором строили укрепления, и, вооружив их судовыми пушками, отстреливалась от неприятеля. Таким образом, успешно отбито было нападение турок у Арабатской косы 30 июня и у Федотовой косы 29 и 30 июля.

Выдающимся делом этой кампании был подвиг капитана Дефремери, который 10 июля, идя со своим ботом близ Федотовой косы, настигнут был 30 турецкими судами. Видя невозможность сопротивления, Дефремери поставил бот на мель у берега, на который высадил команду, и, оставшись на боту с одним боцманматом, успел сделать по приблизившимся к нему турецким судам четыре выстрела и взорвался вместе с ботом.

Не отрицая разумной распорядительности Бредаля и храбрости его подчиненных, должно заметить, что успешное отражение атак турецкого флота, почти без урона с нашей стороны, следует приписать, главным образом, робости и неуменью турок: ограничиваясь безвредной перестрелкой с дальнего расстояния, они не решались на более энергичную атаку, несмотря на огромное преимущество своей артиллерии и количество судов и людей. При таком образе действий в продолжение всей кампании туркам удалось захватить только до 8 наших лодок, остальные же все, за исключением 10, погибли от штормов.

Миних, в начале июля овладевший сильною крепостью Очаков, ясно сознавал огромную выгоду, которую, при обладании берегами Днепровского лимана, мог бы представить сильный флот. Поэтому дальновидный фельдмаршал настоятельно требовал скорейшего привода к Очакову судов, строящихся в Брянске, угрожая «за умедление» смертною казнью. Но, несмотря на возможную поспешность и даже строжайшие подтвердительные высочайшие указы, трудность плавания по Днепру, и особенно в его порогах, сделала то, что из 300 судов, отправившихся весною 1737 года из Брянска, только в

исходе августа месяца к Очакову явились первыми четыре дубель-шлюпки и один кончебас с такими повреждениями, что едва могли держаться на воде и немедленно требовали значительных исправлений. Подобное состояние судов не соответствовало ожиданиям Миниха, который, надеясь на возможность быстрого создания значительной морской силы, в донесениях своих писал: «от состояния флотилии и от указа ее величества только будет зависеть, и я в будущем году пойду прямо в устье Днестра, Дуная и далее в Константинополь». Находя крайне необходимым усиление флота, фельдмаршал предполагал, что успех всей кампании будущего года зависит от того, которая из воюющих сторон «на море сильнее быть может».

Впоследствии, в октябре месяце, при отражении от Очакова 40-тысячного турецкого корпуса и 12 галер, хотя собралось под крепостью до 50 судов Днепровской флотилии, но, по малочисленности своих экипажей, они почти не принимали участия в деле. Общий неблагоприятный исход военных действий 1738 года заставил вывести наши гарнизоны из Очакова и Кинбурна, и деятельность Днепровской флотилии, попрежнему слабосильной, но уже довольно многочисленной, ограничилась только перевозкой войск и провианта.

В этом походе наши морские команды много пострадали от чумы, жертвами которой сделались два главные морские начальника: вице-адмирал Н. А. Сенявин и контр-адмирал Дмитриев-Мамонов.

В том же году корпус Ласси вновь двинулся от Азова к Крыму, также в сопровождении флотилии Бредаля; но теперь турецкий флот, расположившийся у оконечности Федотовой косы, остановил флотилию, и адмирал для обхода турок решился прибегнуть к средству, употребленному Петром Великим при Гангуте. Отыскав на косе перешеек не более 60 сажен ширины, Бредаль прорыл его и перевел свои суда на западную сторону косы. Но турки, заметив это, вновь заградили ему путь, и флотилия, по невозможности спастись от неприятеля, была сожжена, а люди, артиллерия и весь груз перевезены в Азов сухим путем. Лишенный пособия флотилии, корпус Ласси, взяв Перекоп, из-за недостатка в воде и фураже должен был отступить на соединение с Днепровской армией.

Мир с Турцией

Несмотря на блистательные успехи Миниха, взявшего сильную крепость Хотин и занявшего Молдавию, Россия, обманутая своей союзницей Австрией, заключившей с турками отдельный мир, в 1739 году также должна была согласиться на невыгодные для нее мирные условия, по которым хотя и удержала в своем владении Азов, но укрепления его положено было срыть, Таганрогской гавани не возобновлять и на Азовском море не иметь ни военных, ни коммерческих судов.

Эта новая неудачная попытка выдвинуть Россию на берега южных морей, стоившая одному морскому ведомству до миллиона шестисот тысяч рублей, показала, что существовавшие в то время технические морские средства были недостаточны для борьбы с такими пре-

пятствиями, какие представляли мелководные устья Дона и Днепровские пороги. Другой, не менее важной, причиной неудачи было то, что хотя главнокомандующий сухопутной армией и указывал на первенствующее значение флота в этом государственном деле, но среди высших морских чинов не явилось лица, способного решить удовлетворительно такую трудную задачу. Адмиралтейств-коллегия, руководимая Головиным, вместо живой деятельности занималась более бесплодною перепискою. При отсутствии же энергии и распорядительности в высшем морском управлении, а также при недостатке материальных средств, усилия второстепенных начальников и отвага подчиненных не могли иметь решающего влияния на общий ход дела.

Вторая Берингова экспедиция

Одним из наиболее замечательных событий тридцатых и начала сороковых годов XVIII века были труды, исполненные «второй Беринговой экспедицией». Поводом к назначению ее послужили предположения Беринга, представленные им по возвращении из первого путешествия. При сочувствии графа Остермана и известного своею просвещенною деятельностью обер-секретаря сената Кириллова, скромный проект Беринга разросся в колоссальное предприятие, успешному образованию которого много способствовало живое участие Адмиралтейств-коллегии и нашей юной Академии наук, жаждавшей проявить себя серьезной деятельностью. При таких благоприятных обстоятельствах экспедиции предоставлены были огромные материальные средства, и число участвовавших в ней доведено до 600 человек.

Задача экспедиции заключалась в описании отдаленных, почти неизвестных окраин России и исследовании Сибири. Тогдашние сведения о северных берегах нашего отечества не простирались далее Карского моря, в которое заходили смелые поморы для морских промыслов. Относительно же морей отдаленного востока, кроме немногих открытий, сделанных при Петре Великом, все сведения заключались в отрывочных, сбивчивых известиях о плаваниях сибирских казаков и неопределенных указаниях на открытия иностранных мореплавателей, наполнивших все пространство моря, к югу и юго-востоку от Камчатки, несколькими фантастическими землями.

Главной части экспедиции, под непосредственным начальством самого Беринга, поручено было открытие и исследование ближайших к Сибири берегов Америки, описание Камчатки и берегов Охотского моря и также осмотр лежащих между Сибирью и Америкой островов. Нескольким другим отрядам поручена опись всего северного берега Сибири от Белого моря до Берингова пролива, и наконец, находящиеся при экспедиции академики должны были заняться исследованием внутренних областей Сибири в историческом, географическом, этнографическом и естественном отношениях.

Работы экспедиции начались в 1733 г. и окончились в 1743 г. В этот десятилетний период времени отдельными отрядами, частью на небольших судах, частью сухим путем, сделана опись берегов Сибири

от Белого моря до устья реки Колымы. Архангельский отряд (главные деятели: лейтенанты Малыгин и Скуратов) описал берег до устья Оби. Обский отряд (лейтенант Овцын) описал Обскую и Тазовскую губы и берег океана до реки Енисея и также (штурмана Минин и Стерлегов) нижнее течение Енисея и западную сторону Таймурского полуострова до широты 75°. Отряд, вышедший из реки Лены (лейтенанты Прончищев и Харитон Лаптев, геодезист Чекин и штурман Челюскин), описал восточный берег Таймура до широты $77\frac{1}{2}°$ и, по невозможности обойти морем окруженную льдами северную часть Таймурского полуострова, сделал опись всего прибрежья, объехав его сухим путем; причем самая северная оконечность Таймура «Северовосточный мыс» описан штурманом Челюскиным, и поэтому, впоследствии, был назван его именем. Другим, вышедшим также из реки Лены, отрядом (в котором главным и самым энергичным деятелем был лейтенант Дмитрий Лаптев, родной брат Харитона) описано было как прибрежье океана от Лены до Колымы, так и нижние течения впадающих в него, на этом пространстве, больших рек. Продолжению описи от Колымы к востоку морем препятствовали сплошные льды, а берегом — дикие и воинственные чукчи. С Колымы Лаптев переехал сухим путем к верховьям Анадыри и сделал «аккуратную» съемку этой реки до самого ее устья.

Беринг, с главным отрядом своей экспедиции, проведя три года в Якутске в заботах и приготовлениях к предстоящим морским плаваниям, только в 1737 г. перебрался в Охотск, куда еще в 1732 году послан был для устройства порта находившийся в ссылке бывший обер-прокурор сената Скорняков-Писарев. Вопиющие недостатки средств, происходившие от бесплодной местности Охотска, огромные трудности сообщения его с отдаленным Якутском, а также ссоры Беринга с сибирскими властями и членов экспедиции между собой страшно замедляли дело. Но, несмотря на все трудности и препятствия, к 1738 г. в Охотске было исправлено и вновь построено несколько небольших судов. На них капитан Шпанберг и лейтенант Вальтон осмотрели гряду Курильских островов и доходили до Японии. Кроме того, другими лицами осмотрены и частью описаны берега Камчатки и Охотского моря до Шантарских островов включительно.

Сам Беринг и капитан-лейтенант Чириков, прозимовав в Камчатке, в Авачинской губе, и положив здесь основание Петропавловского порта, в 1741 году вышли в море на двух пакетботах для исследования неизвестного берега Америки и островов, находящихся между нею и Камчаткой. Беринг, случайно разлучившийся с Чириковым, после полуторамесячного плавания подошел к Америке, близ залива Якутат, и на обратном пути, задерживаемый сильными и продолжительными противными ветрами, открыл несколько островов, лежащих близ полуострова Аляски и в Алеутской гряде. После бедственного плавания при отчаянном положении судна, с изнуренным голодом, полумертвым экипажем, больной Беринг высадился на остров, получивший впоследствии его имя, и здесь скончался. Чириков подошел к берегу Америки южнее острова Ситхи, но при осмотре вновь открытой земли, потеряв оба бывшие у него гребные судна, поставлен

был в необходимость поспешить возвращением в Камчатку. Открыв по пути некоторые из Алеутских островов, он, с большой потерей команды, также больной, прибыл в Петропавловск. Находившиеся при экспедиции академики и студенты академии собрали драгоценные научные сведения о Сибири. Наиболее важные труды принадлежали историку Миллеру, естествоиспытателю Гмелину и студенту Крашенинникову, составившему весьма полное описание полуострова Камчатки.

Таким образом, благодаря трудам этой экспедиции, сделана более или менее точная съемка северных берегов России на пространстве 120° долготы и берегов Охотского моря и Камчатки, открыт путь к берегам Америки и Японии; осмотрена вся гряда Курильских островов и некоторые из Алеутских, причем положительно доказано несуществование земель, будто бы виденных в этих водах иностранными мореплавателями. Нельзя забывать, что такие колоссальные научные приобретения сделаны были в совершенно неизвестных водах, при самых тяжелых климатических условиях, у голых пустынных берегов и при страшных материальных недостатках. Суда, на которых совершались эти съемки и открытия, имели от 50 до 80 футов длины, были слабой постройки, с непрочным вооружением и с самыми дурными морскими качествами, команда же была по большей части неопытная и составленная из самых разнообразных элементов. Обращая внимание на тяжелые обстоятельства, с которыми приходилось бороться участникам этой экспедиции, нельзя не отдать должной справедливости их доблестной энергии, знанию дела и непоколебимой настойчивости в достижении указанной цели. Зная несовершенство тогдашних морских астрономических инструментов и неточность способов географического определения мест, нельзя удивляться, если позднейшими мореплавателями найдены были значительные неправильности в обводе берега, нанесенного на карту нашими старинными моряками. В оправдание их припомним, что состоявший в экспедиции академик астроном Делиль-де-ла-Кройер, снабженный от Академии наук точнейшими инструментами, при определении долготы Петропавловской гавани ошибся почти на целый градус.

Следствия произведенных реформ и состояние флота

Существенно важные реформы, произведенные в тридцатые годы XVIII века по проектам воинской морской комиссии, коснулись более или менее всех частей морского дела. Изменения, сделанные в административном управлении, и особенно введение в каждом учреждении вместо бывших переменных — постоянных членов позволили последним лучше изучить свое дело и придали больший авторитет распоряжениям самих учреждений. Кроме того, упростилась и сократилась переписка и улучшены как денежная, так и материальная отчетности. В лесном хозяйстве установлен лучший порядок и значительно удешевлена самая заготовка лесов. По причине дороговизны дубового леса, доставляемого из Казани, обращено внимание на лиственницу, и в 1733 году возобновлено военное судостроение в Архангельске, продолжавшееся до 1862 года. Здесь из листвен-

ницы начали строить двухдечные корабли и фрегаты, поступавшие в комплект судов Балтийского флота. Вообще кораблестроение оживилось и в продолжение этого времени, не считая прочих судов, в Петербурге и Архангельске построено 17 линейных кораблей, 2 бомбардирских и 7 фрегатов. Продолжались, хотя не очень энергично, и начатые Петром Великим морские сооружения, из которых главнейшими были: канал и доки в Кронштадте и устройство порта в Рогервике.

В Ревеле приступлено к фундаментальной починке пришедшей в ветхость гавани, в которой, по случаю мирного времени, прекращена была зимовка военных судов. Обычные практические плавания продолжались в прежних скромных размерах: ежегодно небольшая эскадра посылалась для крейсерства в Финском заливе, два фрегата совершили плавание из Кронштадта в Архангельск и обратно, пакетботы держали срочное сообщение между Кронштадтом, Данцигом и Любеком. Кроме этих плаваний, уменьшению числа малосведущих морских офицеров несколько способствовало распоряжение о возврате на действительную службу множества моряков, находившихся при разных береговых должностях, как например, в провинциях при сборе денег, назначенных для флота, при межевании помещичьих земель и т. п.

С возобновлением военного судостроения на севере, вследствие политических обстоятельств оно должно было прекратиться на юге России. Когда последняя война с Турцией лишила нас Азовского моря, тогда Тавровское и Брянское адмиралтейства сделались ненужными и были упразднены, а вместе с тем окончилась деятельность Донской и Днепровской флотилий. Каспийское же судостроение приостановлено по случаю мира с Персией, по которому ей возвращены земли, завоеванные Петром. Таким образом, служба Каспийской флотилии ограничилась только поддержанием сношений с нашими дипломатическими чинами, находящимися в Персии, и уничтожением разбойничьих шаек, грабивших персидских купцов и прибрежные персидские селения. Эти шайки иногда были так значительны, что для истребления их высылались из Астрахани военные суда с десантом, доходившим до 300 человек.

Реформы, произведенные в период 1730—1740 гг., хотя и значительно улучшили состояние нашего флота, сравнительно с положением его сразу после смерти Петра I, но ему еще многого недоставало для достижения той высоты, на которой он стоял при жизни своего великого основателя. Главное лицо по управлению флотом граф Остерман, как не моряк, но преимущественно кабинетный деятель, мог усовершенствовать, главным образом, административную часть морского управления и затем улучшить, так сказать, материальную оболочку флота. Ближайший же сотрудник Остермана и исполнитель его распоряжений Н. Ф. Головин был образованным, умным и сведущим моряком и в прежнее время отличался выдающейся службой, но теперь, став во главе морского управления, он показал, что обладал более кабинетными способностями, нежели энергичною деятельностью и умением в важных для государства обстоятельствах оказывать ему должную помощь со стороны морских сил.

Наконец, Головин, несмотря на многие свои достоинства, не только не стремился искоренить или ослабить существовавшие в подчиненном ему ведомстве злоупотребления и казнокрадство, но сам со всей Адмиралтейств-коллегией был обвиняем в их допущении. По этому поводу 29 мая 1738 года на имя Адмиралтейств-коллегии состоялся императорский указ, в котором в чрезвычайно резких, вдающихся даже в иронию, выражениях указывалось на происходившие в морском ведомстве с казенными деньгами злоупотребления и пояснялось, что начальник, совершающий их «яко невольник, всякому своему подчиненному принужден будет терпеть, манить, потакать и всяческие пакостные их дела, кражи и воровства, елико возможно, попускать или закрывать, боясь того, чтобы на него самого доносить не стали. . . а плуты и хищники охотно все по его фарватеру следовать станут. . . понеже обыкновенно то чинится по древнему присловию: за что игумен, за то и братия». Подобный тон такого серьезного документа доказывает не столько действительную важность преступлений обвиняемого, сколько силу влияния его врагов, потому, что Головин и после этого указа оставался на занимаемом им посту, с которого, как увидим ниже, удалился только в 1743 году.

Флот во время регентства Бирона и в правление Анны Леопольдовны

После Анны Иоанновны, умершей 17 октября 1740 года, на престол вступил Иоанн Антонович. Управление же государством, до совершеннолетия Иоанна, вручено было регенту герцогу Бирону. Но господство Бирона, ненавистное для России, продолжалось только три недели. По низвержении его, полновластной правительницей сделалась мать Иоанна Анна Леопольдовна. Эти быстрые перемены верховной власти не отразились никакими значительными переменами на флоте и вообще в морском управлении, во главе которого попрежнему оставался Головин, руководимый Остерманом.

Проницательный Остерман, поглощенный политическими делами, в которых попрежнему был главным деятелем, ясно сознавал непрочность нового правительства и чувствовал колебание почвы, заставлявшее его опасаться и за самого себя. При таком тревожном состоянии, заботы о флоте, конечно, не представляли для него первостепенной важности, и деятельность Остермана могла выразиться только немногими, хотя и полезными распоряжениями. Так например, он предложил вместо разнородных сборов для содержания флота выдавать на этот предмет постоянную сумму, находил полезным молодых офицеров посылать за границу для усовершенствования в морском деле, установил правильную отчетность и строгий инспекторский надзор за морскими госпиталями, для большей безопасности плавания в Финском заливе увеличил число маяков и т. п.

Но не таких второстепенных улучшений требовали политические события, заставившие готовить флот наш к новой деятельности. Франция употребляла все свое влияние для возбуждения шведов к войне с Россией, убеждая их в том, что теперь представляется удобнейшее время для возвращения земель, завоеванных Петром Ве-

ликим. Надежда успеха основывалась, главным образом, на том, что правительство Анны Леопольдовны, как иностранное, было нелюбимо русским народом. Швеция не устояла против таких заманчивых для нее внушений и в июле 1741 года объявила России войну. В надежде на помощь сторонников Елизаветы в России, главнокомандующий шведской армией в обнародованном им манифесте объяснял, что одним из поводов к войне было намерение шведского короля «избавить достохвальную русскую нацию, для ее же собственной безопасности, от тяжкого чужеземного притеснения и бесчеловечной тирании и предоставить ей свободное избрание законного и справедливого правительства». Под этими сочувственными для России фразами, написанными по внушению Франции, скрывалось действительное желание последней способствовать как вступлению на престол Елизаветы Петровны, так и преобладанию в правительстве русской партии, с усилением которой Франция надеялась, что двор переедет в Москву, как было при Петре II, флот, оставаясь в пренебрежении, придет в окончательный упадок, и ослабевшая Россия, возвратясь к допетровским временам, перестанет возбуждать опасения Франции. Действительность, однако, не осуществила дальновидных предположений наших врагов, и самое начало войны ознаменовалось победой русских над шведами.

По случаю удаления от дел впавшего в немилость графа Миниха, начальство над войсками, находящимися в Финляндии, поручено было другому фельдмаршалу — Ласси. Предупредив быстрым переходом нападение шведов, собиравшихся у Вильманстранда под начальством генерала Врангеля, Ласси, превосходными силами атаковав неприятеля, разбил его, взял приступом город и захватил в плен самого Врангеля с значительной частью его отряда. При таком успешном начале войны на сухом пути деятельность наших морских сил в кампанию 1741 года ограничилась тем, что в Финском заливе сняли вехи и сломали некоторые маяки, усилили защиту Кронштадта и для заграждения прохода к нему на фарватере затопили купеческие суда. Самый же флот, в числе 14 кораблей, 2 фрегатов и 6 мелких судов, вытянувшись на Кронштадтский рейд, простоял на нем все лето, высылая в море только крейсеры. Подобная неподвижность флота в такое время, когда он должен был выказать хотя какую-нибудь полезную деятельность, ясно показала как неготовность его к боевому плаванию, так и отсутствие предприимчивости начальствующих лиц.

Управление флотом в начале 40 гг. XVIII в.

Елизавета Петровна не вполне удовлетворила надежд моряков, ожидавших, что при ней флот вновь приобретет то высокое значение, которое имел он при своем великом основателе. Первые распоряжения Елизаветы действительно как будто клонились к осуществлению подобных ожиданий и указывали на возвращение к порядкам, установленным ее родителем; но это возвращение, собственно, флоту не принесло пользы. Вместе с упразднением «Кабинета министров» Сенату были возвращены прежнее правительственное значение и власть и затем повелевалось «все (состоявшиеся

при Петре I) указы и регламенты наикрепчайше содержать и по ним неотложно поступать». Но впоследствии взамен Кабинета явилось подобное ему учреждение «Конференция министров», а возвращение к прежним порядкам в применении к флоту оказалось крайне неудобным. Хотя в пояснение высочайшего указа об исполнении постановлений Петра Великого и прибавлялось «кроме тех (постановлений), которые с состоянием настоящего времени несходны и пользе государственной противны», но в морском управлении сочли нужным большую часть полезнейших улучшений, введенных комиссией Остермана, заменить отжившими петровскими порядками. Правда, что такое вредное изменение, кроме остановки производства в чины морских офицеров, вначале ограничилось только некоторыми формальностями, как например, введением на флоте вместо одного флага прежних трех флагов разных цветов, и т. п. Но при невозможности полного уничтожения всего сделанного при Анне Иоанновне, началась по этому поводу в морской администрации борьба, много вредившая правильному течению дел по морскому управлению.

Война со Швецией

Важнейшие военные действия в 40-е годы XVIII века, в которых принимал участие флот, были войны со Швецией и с Пруссией. Шведы были твердо уверены, что с восшествием на престол Елизаветы, при пособии Франции, им удастся заключить выгодный для себя мир и возвратить часть земель, завоеванных Петром, но они очень ошиблись в своих расчетах. Елизавета не только не согласилась ни на какие уступки, но, напротив, решилась энергично продолжать войну.

Весной 1742 года, под начальством фельдмаршала Ласси, двинулся из Выборга по берегу Финского залива 25-тысячный корпус, поддерживаемый идущим в шхерах галерным флотом, с 10-тысячным десантом. Вместе с этим, в Кронштадте и Архангельске вооружались две эскадры корабельного флота: первая, в числе 23 вымпелов (13 кораблей, 3 фрегата и 7 других судов), под флагом вице-адмирала Мишукова, и вторая из 4 кораблей, 5 фрегатов и 1 гукора, под начальством вице-адмирала Бредаля. Архангельская эскадра должна была итти в Балтику для соединения с Мишуковым. Кроме судов, вышедших в море, в это время в Архангельске находились еще три линейных корабля и яхта, не успевшие приготовиться к настоящему плаванию. Образование в Белом море такой сильной эскадры было следствием предусмотрительности той же остермановской комиссии, по представлению которой строимые в Архангельске суда, с 1739 года, оставлялись там с той целью, чтобы ими «в случае войны (со шведами) можно было сделать диверсию неприятельским силам».

Еще предлагалась нам неожиданная помощь извне, со стороны Англии, где частные арматоры готовы были вооружить каперы на свой счет, прося только, чтобы, согласно требованиям английских законов, на каждый из каперов русское правительство «хотя для одного вида» назначило своего офицера и часть русской команды. Го-

ловин, признавая полезность такого предложения, не успел им воспользоваться, промедлив ответом на него целый год.

Ласси, следуя за быстро отступающим неприятелем, ожидавшим не войны, а мира, почти без выстрела дошел до Гельсингфорса, где, отрезав шведам путь к дальнейшему отступлению, овладел городом и принудил сдаться на капитуляцию весь 17-тысячный шведский корпус.

В противоположность успешным действиям армии, корабельный наш флот отличился поразительным бездействием. Мишуков, командуя флотом, равносильным неприятельскому, выказал удивительную нерешительность и пользовался всеми возможными обстоятельствами, чтобы не встретиться со шведским флотом, который с такою же настойчивостью старался уклониться от русского. Приводимые Мишуковым объяснения его действий в большинстве случаев были очень неудовлетворительны. Так например, неисполнение требования фельдмаршала, чтобы флот подошел к Гельсингфорсу одновременно с армией и отрезал шведам сообщение с морем, Мишуков объясняет дувшим тогда «попутным ветром», при котором после трудно было бы отойти от финского берега. Отказ в содействии флота заставил Ласси, при капитуляции шведов, согласиться на более снисходительные для них условия. К счастью для нас, что в эту кампанию неприятельский флот, в сущности, был еще слабее нашего. Шведы хотя и отправили в Финский залив 15 кораблей, 5 фрегатов и 2 бомбардирских судна, но при крайнем недостатке средств снабдили их весьма скудно всеми необходимыми припасами, отпустили малое количество провизии и назначили неполный комплект наскоро набранной, неопытной команды. К тому же, в отсутствии энергии шведские флагманы не уступали Мишукову. Архангельская эскадра в настоящую кампанию также оказалась совершенно бесполезной: из девяти ее судов, вышедших в море, ни одно не дошло в этом году до балтийских портов; поврежденные встретившимся штормом, одни из них остались зимовать в Екатерининской гавани у Колы, а другие возвратились в Архангельск. В продолжение этой кампании как нами, так и шведами было взято несколько призов; значительнейшим из наших был 24-пушечный фрегат Ульриксдаль.

Несмотря на бездействие корабельного флота, благодаря успехам армии, полученным при участии галерного флота, вся Финляндия была занята русскими, и отряд шведских войск, загнанный за Торнео, не мог двинуться оттуда, удерживаемый нашими драгунами и казаками. Ласси возвратился осенью в Петербург, а оставшийся командующим в Финляндии генерал Кейт с главными силами расположился на зимовку у Або, расставив галеры в Борго, Фридрихсгаме и Гельсингфорсе; в последнем находились также прамы и бомбардирские суда.

В начале 1743 года, хотя и открылись в Або мирные переговоры, весною возобновились военные действия, и теперь предполагалось, по примеру 1719 года, нанести Швеции решительный удар, сделав сильную высадку на ее собственные берега. Эскадра контр-адмирала Барша (7 кораблей, 1 фрегат и 1 бомбардирское судно), зимовавшая в Ревеле, к 1 мая успела явиться к Гангуту и дала возможность зи-

мовавшим в Финляндии галерам соединиться с Кейтом. Направясь в Аландские шхеры, Кейт, имея 7 галер и 2 прама, встретился 19 мая у острова Корпо с шведским галерным отрядом из 19 судов и после двухчасового сильного боя заставил неприятеля отступить. В начале же мая двинулся из Петербурга и фельдмаршал Ласси с 9 полками пехоты, 8 ротами гренадер и 200 казаков, размещенными на 112 галерах и кончебасах. Кронштадтская эскадра состояла из 8 кораблей и 1 бомбардирского. Начальство над всем флотом поручено было Головину, которому повелевалось «если нужда востребует, то атаковать неприятельский флот не только с превосходящей над неприятелем силой, в числе судов и пушек, но и с равною против оного».

Ласси, прибыв с галерами к Твереминне и найдя у Гангута шведский флот, стоявший на самом фарватере, по необходимости должен был ждать прихода Головина, который по соединении с Ревельской эскадрой имел достаточно сил, чтобы атаковать неприятеля и тем отвлечь его от Гангута. Но Головин оказался в этом случае не лучше Мишукова. Приблизясь к Гангуту с 25 судами (15 кораблей, 2 фрегата и 8 мелких судов), адмирал, несмотря на настоятельные требования фельдмаршала, некоторое время простоял в бездействии на якоре вблизи шведского флота; а потом, вступив под паруса, оба флота, построенные в линию баталии, продержались более суток в море, один против другого, и разошлись после ничтожной перестрелки сблизившихся между собой передовых кораблей. Этот маневр Головина, безвредный для шведов, был полезен для нас в том отношении, что удалением шведов от Гангута открыл нашим галерам путь к Аланду, куда фельдмаршал потребовал и флот, но Головин, вместо исполнения этого требования, удалился в Рогервик. Отказался он тоже и от прихода к острову Ламеланду, где Ласси, намеревавшийся перейти к берегам Швеции, имел существенную необходимость в корабельном флоте для прикрытия галер во время перехода. Исполнению этого предприятия помешало заключение Абовского мира, по которому Россия приобрела от Швеции часть Финляндии с приморским берегом по реку Кюмень.

Деятельность флота в мирное время

Несмотря на прекращение войны, тревожные политические обстоятельства заставляли держать в готовности наши сухопутные и морские силы. Одной из угрожающих опасностей, наиболее интересующих русское правительство, была возможная в непродолжительном времени кончина престарелого шведского короля, возбуждавшая опасения, что по случаю ее в образе правления Швеции могут произойти изменения, нежелательные для России. При таком событии лучшим средством для поддержания нашего влияния, конечно, были военные силы и особенно флот. Другое обстоятельство, также требующее постоянной готовности флота, состояло в сближении России с Австрией, политическим соперником которой была Пруссия. Союз, заключенный с Австрией в 1746 году, заставлял нас находиться в по-

стоянии готовности к войне с Пруссией, которая действительно и началась в 1757 году.

В четырнадцать лет мирного времени, прошедшего от окончания шведской до начала прусской войны, морская деятельность нашего флота ограничивалась ежегодными практическими плаваниями на Балтийском море, куда до 1752 года отправлялись соединенные эскадры, Кронштадтская и Ревельская, а с этого времени — одна Ревельская. Общее число посылаемых в море кораблей, фрегатов и бомбардирских судов было от 8 до 24. Во время плавания, продолжавшегося от трех недель до двух месяцев, практиковали команды в управлении парусами, артиллерийском учении и ружейной экзерциции. Кроме практических отрядов посылались еще из балтийских портов в Архангельск военные и транспортные суда, нагруженные вещами и припасами, необходимыми для вооружения и снаряжения вновь построенных там судов, которые к осени приходили в Балтику. Исключениями из этих обычных плаваний были: посылки отряда из четырех фрегатов для практики к мысу Скаген и вывод в море в 1746 году, под флагом адмирала Мишукова, целого флота из 25 кораблей, 4 фрегатов, 2 бомбардирских и нескольких мелких судов.

В указах о вооружении эскадр в практические плавания, частью вследствие политических обстоятельств, а частью во исполнение правила петровского регламента, ежегодно повелевалось «и все прочие суда и галеры вооружить и снабдить всем необходимым для плавания, чтобы в случае надобности они могли немедленно выйти в море». По недостаточному числу офицеров и также для избежания излишних расходов это распоряжение отменено в 1751 году; а в следующую затем кампанию, по недостатку нижних чинов и по причине значительных исправлений и других работ в Кронштадтском порту, разрешено ограничиться отправлением в море одной только Ревельской эскадры. Кроме судов корабельного флота, ежегодно вооружались и галеры, отряды которых употреблялись для перевозки сухопутных войск. В этом же году была установлена новая форма одежды для морских офицеров. Первоначальная форма утверждена была в 1732 г.

Канал Петра и морской кадетский корпус

Была завершена постройка большого каменного канала в Кронштадте и находящихся в нем доков. Гигантская работа канала, начатая Петром I в 1719 году, с того времени непрерывно, с большею или меньшею энергией, продолжалась до нашего времени. Этот канал, названный каналом Петра Первого, Великого, был открыт с чрезвычайным торжеством 30 июля 1752 года, когда введен в него для починки первый корабль. Другим, еще более важнейшим делом было основание, в том же 1752 году (декабря 15), нового морского учебного заведения, названного «Морской шляхетный кадетский корпус». В состав его вошли бывшая «гардемаринская рота» и «Морская академия», и переведены дворянские дети, учившиеся в московской школе. В число воспитанников положено принимать

только дворян. Директором нового корпуса назначен был ученейший моряк, много сделавший для гидрографии русских морей, капитан 1 ранга А. И. Нагаев, и в сотрудники ему даны отличнейшие из морских офицеров, как например: Григорий Спиридов, Харитон Лаптев, Иван Голенищев-Кутузов, Егор Ирецкий и др. По окончании курса воспитанники корпуса производились в мичманы и в констапели.

ГЛАВА VI

РУССКИЙ ФЛОТ В ПЕРИОД ОТ НАЧАЛА «СЕМИЛЕТНЕЙ ВОЙНЫ» (1756—63 гг.) ДО РУССКО-ТУРЕЦКОЙ ВОЙНЫ 1768—1774 гг.

Начало Семилетней войны

Когда прусский король Фридрих II начал военные действия против союзных с нами государств Австрии и Саксонии, русские войска весной 1757 года вступили в прусские владения, и один отряд отправился для взятия Мемеля. В помощь сухопутным войскам посланы были к этому городу, под начальством капитана Ляпунова, под конвоем корабля и двух фрегатов, 2 бомбардирские корабля, 2 прама и транспорт с артиллерийскими снарядами и провиантом для войск, осаждающих город.

Взятие Мемеля и блокада прусских берегов

При действии с берега и бомбардировке со стороны моря, Мемель, выдержав четыре дня осады, 24 июня сдался русским. Корабельному же флоту, состоявшему из 22 линейных судов и вышедшему в море под начальством Мишукова, предписано было блокировать прусские порты и действовать против английского флота, если бы он явился на помощь Пруссии. В начале августа, когда сделалось известным, что англичане в Балтийское море не придут, Мишуков, оставив несколько судов для блокады, с главными силами флота заходил в Карлскрону для переговоров с союзными нам шведами и потом возвратился в свой порт. Вышедшие в половине сентября из Ревеля 5 кораблей и 1 фрегат, под начальством вице-адмирала Полянского, находились при блокаде прусских берегов до 12 октября. В кампании этого года участвовал еще отряд, состоящий из 41 галеры; он занимался перевозкой войск и сделал небольшой поиск в прусских владениях, в глубине Куришгафа у реки Лобио, где имел даже стычку с неприятелем.

Деятельность флота в 1758—59 годах

В январе следующего 1758 года русские взяли Кенигсберг; а флот наш в числе 24 линейных судов в соединении со шведским от-

рядом (из 6 кораблей и 3 фрегатов), подчиненным также адмиралу Мишукову, все лето простоял близ Копенгагена в напрасном ожидании прибытия англичан и высылал только крейсеры для осмотра и опроса проходящих Зундом коммерческих судов. По уходе из Дании, Мишуков, до половины сентября простояв у острова Ругена, возвратился к своим портам. В 1759 г. шведская эскадра в числе 7 линейных судов с февраля месяца начала блокаду берегов Померании, а с расходом льда в наших портах вышли в море отряды и русских судов. Назначение их было: блокада всего протяжения прусских берегов и также перевозка войск и провианта в действующую армию. Плавания продолжались до глубокой осени; последний отряд, отвозивший в Данциг десант в 1200 человек, возвратился в Ревель 11 ноября, когда гавань уже покрывалась льдом.

Кольбергская экспедиция

В плане кампании на 1760 год одним из главных предположений была осада сильной приморской крепости Кольберга, взятием которой обеспечилось бы владение всей Померанией. Еще в 1758 году, когда наша армия одержала над пруссаками блистательную победу при Гросс-Эгерсдорфе и заняла значительную часть Пруссии, корпус русских войск под начальством генерала Пальмбаха целый октябрь месяц провел в безуспешной осаде Кольберга. Главной причиной снятия осады был тогда недостаток провианта. Из 27 транспортов, отправленных с ним из Риги, Мемеля и Кенигсберга и встреченных в море сильным штормом, 11 погибли со своими экипажами, а остальные были разбросаны по разным портам. Теперь, в 1760 г., адмиралу Мишукову, командующему флотом, поручено было главное начальство над ведением осады, для которой со стороны армии высланы были только два отряда драгун и казаков. На соединенных эскадрах, Кронштадтской и Ревельской, состоявших из 27 линейных кораблей и фрегатов и 17 мелких и транспортных судов, находилось до 1500 чел. десанта пехоты, 100 лошадей, часть осадной и полевая артиллерия, шанцевый инструмент и лагерные принадлежности. Зайдя в Пиллау для принятия на суда находящейся там остальной осадной артиллерии, 15 августа Мишуков прибыл к Кольбергу, а на другой же день три бомбардирские корабля подошли к крепости и открыли канонаду, поддерживаемую теми кораблями и фрегатами, углубление которых позволяло приблизиться к берегу. Свезенный с флота трехтысячный десант, состоящий из солдат и матросов, взял укрепление, находящееся по восточную сторону реки Персанте, навел через нее мост и на другом берегу заложил брешь-батарею. Непосредственным распорядителем осады был обер-цейхмейстер Демидов, который начальствовал и бомбардирскими кораблями. На другой день по свозке десанта пришла на рейд шведская эскадра из 9 линейных судов. Бомбардирование продолжалось, и наши суда, особенно же бомбардирские корабли, наносили значительный вред городу, который несколько раз загорался. Но 8 сентября неожиданное приближение к крепости прусского отряда, численность которого (в 5.000 чел.) была неизвестна, заставило прекратить осаду. Десантные войска наши, на-

чальство над которыми только накануне принял контр-адмирал С. И. Мордвинов, под влиянием панического страха бросились к шлюпкам, оставив на берегу свою артиллерию. Перевозка десанта на суда, которой помогали и шведы, была прикрыта сильным огнем с флота. Мишуков приказал уничтожить что успеют из лагерных принадлежностей, а остальное забрав на суда, 10 сентября отправился с флотом к своим портам. При этой неудачной для нас осаде неприятелем взято до 600 чел. пленными и захвачены 22 артиллерийских орудия, множество пороховых ящиков, провиантских фур и пр., которых не успели перевезти суда. Ближайшие участники осады: Демидов, Мордвинов и несколько офицеров отданы были под суд и только в исходе 1763 года получили прощение.

В следующем 1761 году, хотя нашей главной армии предназначалось действовать в Силезии, но для разъединения сил пруссаков и отвлечения их от наших союзников австрийцев и шведов решено было сделать сильную диверсию в Померанию, причем важнейшим делом полагалось взятие Кольберга. Начальником корпуса, посланного в Померанию, был генерал-майор граф Румянцев, впоследствии Задунайский. В помощь ему, главным образом для осады Кольберга, отправлен был с флотом более энергичный из старших наличных флагманов вице-адмирал Полянский. На флот, состоявший из 24 линейных и 12 мелких судов, посажено было до 7 тысяч десанта. По прибытии 1 июля на Данцигский рейд, Полянский исправил рангоут и такелаж и, приняв осадную артиллерию, отправился к Кольбергу. Но на пути встретив противный ветер, по сношению с Румянцевым, свез десант и артиллерию в город Рюгенвальд.

Бомбардирование и осада Кольберга

На другой же день по прибытии флота к Кольбергу, 15 августа бомбардирские суда, поддерживаемые кораблями и фрегатами, открыли сильный огонь по городу и расположенному близ него лагерю неприятельских войск. Оказалось, что, сравнительно с прошлым годом, укрепления Кольберга значительно усилены, и по берегу возведено пять новых батарей. Не прерывая канонады, в которой приняли участие и шведские суда, прибывшие вскоре после начала осады, в числе 9 вымпелов, 22 августа с флота свезли десант в 2.000 чел. морских солдат и матросов, под начальством командира корабля св. Андрей Первозванный капитана 1 ранга Спиридова; при десанте было 19 орудий сухопутной артиллерии и 51 кугорнова мортирка. При участии этого отряда взята батарея по восточную сторону реки Персанте и заложена новая, против города. Здесь заслуживает быть отмеченной распорядительность и храбрость Григория Андреевича Спиридова, впоследствии героя Чесмы. Бомбардирские и другие суда, участвовавшие в бомбардировке, действовали весьма успешно. В продолжение осады одних бомб, 3 и 5-пудовых, брошено было в город до полутора тысяч; из неприятельских же орудий выпущено до 50 бомб и около 3.000 ядер. Как на более выдающиеся примеры знания своего дела и стойкой храбрости судовых командиров можно указать на два следующие случая. Капитан Иван Спиридов, коман-

дир корабля Варакана, посланный перед самым началом осады обойти со своим кораблем вдоль береговых неприятельских укреплений для осмотра их и определения числа и силы орудий, исполнил это поручение с полным успехом. Несмотря на жестокий огонь укреплений. Спиридов, держась под неприятельскими выстрелами, меткостью и силою огня своих орудий приводил в молчание каждую из батарей, которую он проходил. Другой блистательный пример храбрости выказал капитан корабля Астрахань Егор Ирецкий. Подойдя на возможно близкое расстояние к неприятельским укреплениям и открыв по ним огонь, он, несмотря на значительные повреждения, произведенные осыпавшими его неприятельскими снарядами, тогда только удалился от берега, когда в нижнем деке его корабля разорвало четыре бомбы и одну из них близ выхода из крюйт-камеры.

Хотя деятельное участие флота при этой последней осаде Кольберга много способствовало ослаблению крепости, но слава взятия ее осталась не за флотом, а за сухопутной армией: Полянский отошел к своим портам в исходе сентября, а Кольберг сдался Румянцеву только 6 декабря. Нашими крейсерами, содержавшими блокаду прусских портов, в октябре и ноябре месяцах захвачено до 12 неприятельских коммерческих судов и, кроме того, во время осады взято 8 судов.

Состояние флота к половине XVIII века

Общий характер деятельности нашего флота в две войны, происходившие в царствование Елизаветы Петровны, показал, что морское и боевое состояние нашей морской силы остались те же самые, какие были и при Анне Иоанновне. То же должно повторить о материальной и технической стороне елизаветинского флота. Корабли его, при недостаточной крепости постройки, имели так же, как и прежние, слабый рангоут и такелаж и выходили в море с недостаточным числом команды, пополняемой иногда солдатами. Недоброкачественная провизия, испортившаяся в деревянных бочках вода, недостаточно хорошая одежда и неблагоприятные гигиенические условия, общие впрочем всем флотам того времени, попрежнему развивали на судах болезни и сильную смертность.

При таком состоянии судов, едва флот выходил в море, как при первом свежем ветре на многих судах открывалась сильная течь или важные повреждения, заставлявшие немедленно отправлять эти суда в ближайший порт и отделять для конвоя их другие суда, годные к плаванию. Были случаи, что в свежий ветер слабосильная и малочисленная команда корабля не могла поднять своего якоря и, чтобы вступить под паруса, приходилось обрубать канат. Другой корабль, от лопнувших при качке ватер-вулингов, потерял бушприт, фок-мачту и т. п. На пути из Архангельска, и вообще при осенних плаваниях, почти всегда идущие в эскадре суда, разбросанные ветром, разлучались и приходили в назначенный порт поодиночке, часто с значительными повреждениями, а иногда на пути и разбивались. Но при этом необходимо заметить, что кораблестроение шло весьма дея-

тельно. В продолжение этого времени построено 36 линейных кораблей, 8 фрегатов и до 20 пинок и гукоров, не считая мелких судов и галер. Большинство линейных судов строилось в Архангельске; самыми деятельными строителями были Ямес и Сутерланд.

При существовавших тогда порядках, действия начальствующих лиц, непосредственно участвовавших в вооружении и снаряжении судов, чрезвычайно стеснялись как назойливым вмешательством Адмиралтейств-коллегии в самые мелочные их распоряжения, так, особенно, происходившей от этого утомительно длинной перепиской. Во время же плаваний распоряжения флагманов и командиров судов парализовались «консилиумами» или советами с подчиненными им лицами. Командующий флотом, эскадрой или отдельным военным судном, при всех сколько-нибудь важных обстоятельствах, обязан был созывать консилиум и действовать по его решению. Установление это, в редких случаях приносившее пользу, вообще, оказывалось вредно тем, что, под личиной благоразумной осторожности подчиненных, останавливало всякий смелый порыв начальника и, с другой стороны, прикрывало щитом закона нерешительность, а иногда и вредное бездействие начальствующих лиц. Интересно, что в то время, когда в инструкциях, даваемых начальникам флота, строго предписывалось руководствоваться решением консилиумов, в одном высочайшем повелении главнокомандующему армией о консилиумах или советах высказывалось такое мнение: «этих бесплодных советываний в нынешнюю кампанию (прусскую, в Семилетнюю войну) столько было, что, наконец, самое слово совет омерзит».

Хотя в числе лиц, служащих в строю и администрации, и находилось не мало людей сведущих, добросовестно преданных своему делу и отличавшихся честной служебной энергией, но это были только отдельные искры живого огня, тлевшие среди омертвевшей массы; в общем же ходе служебного механизма замечалась вредная вялость: все двигалось неохотно, рутинно, как будто под влиянием толчка какой-то давно исчезнувшей силы.

С какой медленностью в высших правительственных сферах совершалось движение важнейших для флота дел, можно видеть из следующего случая. В 1748 году Адмиралтейств-коллегия, озабоченная крайним расстройством флота, решилась просить государственного канцлера графа Бестужева-Рюмина довести до сведения Елизаветы, «что весь флот и адмиралтейство в такое разорение и упадок приходят, что уже со многим временем поправить оное трудно будет» и что «теперь уже весьма близкая опасность все те несказанные императора Петра I труды потерянными видеть». При этом указывалось, что по случаю возвращения к старым порядкам производство морских офицеров в чины с 1743 года остановлено и в настоящее время на флоте осталось офицеров едва половина против числа требуемого штатами. Что, при таком состоянии флота, вовсе прекратилось поступление в него иностранцев, а также и русских «знатных» фамилий. В заключение прибавлялось, что о затруднительном положении флота коллегия с 1744 года делала уже девять представлений, «но докладывались ли они императрице, ей неизвестно». И после та-

кого сильного ходатайства, не ранее как через четыре года, представления коллегии получили утверждение: состоялось производство в чины, назначение на должности, согласно регламенту Петра Великого, и переименование экспедиций в конторы.

Не особенно счастлив был в этот период флот и относительно лиц, стоявших во главе его управления. При Елизавете деятельность Остермана окончилась осуждением его и ссылкой в Сибирь. Головин, вступивший после него в управление флотом и назначенный, по особенному доверию Елизаветы, присутствовать в конференции при обсуждении более важных вопросов по иностранным делам, продолжая быть посредственным администратором, в войну со шведами оказался и весьма ненадежным адмиралом. Вследствие его странных действий во время начальствования флотом в 1743 г., он лишился доверия и по возвращении из плавания перестал являться в заседание коллегии и вскоре, отправляясь за границу, скончался. После него старшим членом коллегии остался адмирал Мишуков, а самым влиятельным и полезнейшим деятелем явился генерал-кригс-комиссар князь Михаил Андреевич Белосельский. Елизавета поручила ему доклад о делах по морскому управлению, и он, горячо сочувствуя пользам флота, энергично стоял за его улучшение. Полезное влияние Белосельского прекратилось с назначением в 1750 году президентом Адмиралтейств-коллегии князя Михаила Михайловича Голицына. Деятельность нового генерал-адмирала не ознаменовалась ничем особенным, и из всех отраслей морского управления он обращал почти исключительное внимание только на береговые постройки; при нем был окончен строившийся более тридцати лет Кронштадтский канал и поднят вопрос об очищении обмелевших и заросших травою кронштадтских гаваней, обложены камнем канавы петербургского адмиралтейства и галерной гавани.

Противодействие влиянию Персии на Каспийском море

В то время, когда важные политические события обращали внимание нашего правительства преимущественно на северные моря, англичане сделали попытку на нашем юге искусственно создать нового морского соперника России. Некто Элтон, агент английской торговой компании, имевшей разрешение вести торговлю с Персией через Каспийское море, построил там два собственных корабля. Вывозя на них из России парусину, такелаж и другие судовые принадлежности, он успел для персидского шаха построить, вооружить и пустить в плавание одно военное судно и уже приступил к строению другого. Сведения об этой затее дошли до нашего правительства только тогда, когда единственный представитель будущего персидского флота, явясь у Дербента, начал обижать наших купцов и даже требовать себе салюта от русских военных судов. Такая дерзость привела правительство в сильное негодование; оно обратилось по этому предмету с настоятельными требованиями к английскому правительству и успокоилось только тогда, когда суда Элтона были задержаны в Астрахани, а персидские сожжены нашим крейсером под командой лейтенанта Токмачева.

Флот 1761—1762 гг.

После смерти Елизаветы Петровны (1761 года декабря 15) к власти пришел внук Петра Великого Петр III, ярый сторонник Пруссии.

Петр III, в подражание своему великому деду, обратил особенное внимание на флот и с неимоверной горячностью приступил к быстрому его усилению, упуская при этом из виду печальное состояние финансов и значительный дефицит, требовавший большой осмотрительности даже в самых необходимых расходах. Едва миновали три недели по вступлении на престол, как 17 января 1762 г., присутствуя в Сенате, Петр III приказал немедленно приступить к очистке и углублению кронштадтских гаваней, исправлению их и обложению стен камнем и затем предложил обсудить вопрос об окончании работ в Рогервике вольнонаемными людьми, отправив находящихся там каторжных невольников в Нерчинск. 16 февраля уже была назначена комиссия «для приведения в лучшее состояние флотов», которой предстояло изыскать меры к тому, «чтобы сделать и во всегдашней исправности содержать такой флот, который бы надежно превосходил флоты прочих на Балтийском море владычествующих держав». При этом предполагалось численность судов увеличить «хотя четвертой частью» против положенного регламентом Петра I. Членами комиссии назначены вице-адмирал Люис, контр-адмирал Мордвинов и Милославский и капитан-командор Нагаев. Одним из распоряжений, сделанных по представлению комиссии, было увольнение «за старостью и болезнями» нескольких высших морских чинов, в числе которых находились генерал-адмирал князь Голицын и адмирал Мишуков. Кроме того, комиссия занималась проектами: о новом штате кораблей, об улучшении быта нижних чинов, о переводе в Кронштадт Петербургского адмиралтейства, об артиллерии и о заготовке корабельных лесов. Независимо от этих предположений, для придания одного направления военно-учебным заведениям, указом 24 апреля морской корпус соединен с сухопутным и артиллерийским, под главной дирекцией основателя московского университета генерал-поручика И. И. Шувалова.

К войне с Данией деятельно продолжались приготовления, одним из них было вооружение всего Балтийского флота и распоряжение о скорейшем приходе в Кронштадт Архангельской эскадры, которой, в случае опасности от датчан, велено было возвратиться в Колу. В продолжение навигации два отряда из нескольких кораблей, фрегатов и транспортных судов, под начальством Спиридова и Нагаева, перевозили из Кольберга и Пиллау артиллерию, различные военные грузы и больных, оставленных при удалении из Пруссии нашей армией. Замечательно, что больные были размещены даже на палубных ботах, находившихся при отрядах.

Нетерпеливо желая скорее приступить к увеличению флота, Петр III 19 июня, потребовав в свою летнюю резиденцию — Ораниенбаум вице-адмирала Мордвинова и корабельного мастера Рамбурга, приказал заложить и как возможно поспешнее строить девять или, по крайней мере, шесть кораблей, которые непременно должны быть го-

товы к кампании будущего 1763 года; на строение употреблять дубовый и, за недостатком его, сосновый лес. Во все принадлежащие частным лицам места, где на реках находятся заготовки леса, годного на кораблестроение, послать немедленно офицеров с приказанием отбирать эти леса для адмиралтейства, уплачивая владельцам что они стоят. Также повелевалось недостающее число всех необходимых мастеровых «наполнить собранием из всех мест, где только оные есть и откуда ближе и способнее коллегия найдет, а к тому буде добровольно нанять невозможно, то взять от партикулярных работ», оставя на них столько людей, чтобы они могли продолжаться. Для содействия возможно большему успеху дела кораблестроения, Сенату повелевалось исполнять все требования Адмиралтейств-коллегии. «Об отпуске же потребной к тому денежной суммы (полмиллиона рублей), прибавлялось в указе, подписанном Петром III 26 июня, мы вскоре повеление дадим». Но исполнение как этого последнего, так и всех других распоряжений Петра III, относящихся к флоту, было остановлено приходом к власти (28 июня) Екатерины Алексеевны, причем и все начатое приводиться в исполнение возвращено к прежнему порядку, существовавшему при Елизавете. Таким образом, была остановлена чрезвычайная постройка кораблей, морской корпус возвращен в ведение Адмиралтейств-коллегии и готовящемуся к походу флоту велено разоружиться и войти в гавань.

Весной 1763 г., через наши посольства в Швеции, Дании, Франции, Голландии и Англии, Адмиралтейств-коллегия заботливо отыскивала и приобретала морские карты, уставы и вообще сочинения, относящиеся к мореплаванию и морской администрации. 17 ноября 1763 г. состоялось учреждение «Морской российских флотов и адмиралтейского правления комиссии для приведения оной знатной части (флота) к обороне государства в настоящий постоянный добрый порядок».

Председателем комиссии назначен Мордвинов, а членами граф Чернышев, вице-адмирал Милославский и контр-адмирал Спиридов. Комиссии предоставлено было относительно преобразований самое широкое право с единственным ограничением: не выходить из назначенного на флот годового бюджета в 1.200.000 рублей.

Преобразование морского управления

Через одиннадцать дней по своем назначении комиссия уже представила доклад о самом жизненном вопросе морского управления, а именно, о составе и взаимных отношениях Адмиралтейств-коллегии и подведомственных ей учреждений. Необыкновенная скорость этой важной работы, исполненной комиссией, объясняется тем, что большинство членов ее, видевших на деле выгоды порядка, введенного комиссией Остермана, приняли этот же порядок, сделав в нем только незначительные изменения. По вновь утвержденному положению, Адмиралтейств-коллегия, имевшая председателем генерал-адмирала, состояла из вице-президента и пяти членов, к которым в случае нужды, по усмотрению самой коллегии, могли присоединиться один или два флагмана. Все части морского управления ведались в пяти

«экспедициях», подчиненных Адмиралтейств-коллегии и состоявших под начальством ее членов. Член, управлявший экспедицией «Комиссариатской», назывался генерал-кригс-комиссар, экспедициею «Интендантскою над верфями и строениями» — генерал-интендант, «Артиллерийскою» — генерал-цейхмейстер, «Казначейскою» — генерал-казначей и экспедицией «Счетною» — генерал-контролер.

Штат корабельного флота

За этим главным и существенно важным положением быстро следовал ряд других докладов. Так, 21 марта 1764 года состоялся доклад о численности военных судов Балтийского флота. По поводу его комиссия совместно с коллегией иностранных дел решила содержать флот не только равносильный каждому из соседних флотов, датскому и шведскому, но выразила желание, чтобы наш флот «в числе линейных кораблей оные (т. е. датский и шведский флоты) еще и превосходить мог». Для исполнения этого, принимая в расчет экономическую сторону, сочтено за лучшее иметь двойной комплект судов: один для мирного, а другой для военного времени. Для первого полагалось содержать 21 корабль (80- и 66-пушечные), 4 фрегата (32-пушечные), 1 бомбардирский корабль, 1 прам, пропорциональное число мелких судов и 50 галер. Для военного же времени полагалось 32 корабля, тех же рангов, 8 фрегатов, 4 бомбардирских корабля, 3 прама, мелкие суда и 150 галер. Сверх этого, в случае необходимости усиленного вооружения, положено довести численность флота до 40 кораблей, 8 фрегатов, 5 бомбардирских, 3 прамов, достаточного числа мелких судов и 150 галер.

Допуская предположение, что о предстоящей войне правительство всегда может иметь довольно определенные сведения не менее чем за год времени, коллегии поставлено в обязанность, во-первых, озаботиться приведением флота в состояние, требуемое мирным положением, и, во-вторых, принять все необходимые меры для того, чтобы в случае надобности в продолжение года увеличить число судов флота до комплекта, требуемого военным положением. Но так как подобное увеличение и в такой сравнительно короткий срок потребует огромных сумм, одновременная выдача которых будет отяготительна для государства, то, во избежание этого, предполагалось постепенное составление этой суммы из особых прибавочных денег, которые должны были ежегодно отпускаться в распоряжение Адмиралтейств-коллегии сверх суммы, назначенной на содержание флота. Понятно, что подобный проект мог осуществиться только при отличном финансовом состоянии государства, которого Россия того времени не имела, и потому, при наступлении войны, на все расходы по приготовлению флота требуемые суммы отпускались по мере надобности.

Штат галерного флота

В 1765 году утвержден штат галерного флота, по которому галерные офицеры, при прежних порядках иногда смешивавшиеся с корабельными, теперь получили определенное положение. Производить их в обер-офицерские чины положено отдельно от корабельных; а в штаб-

офицерских и генеральских, для офицеров обоих флотов, производство сделано общее. Но чтобы галерные офицеры (которым предстояло при этом порядке быть и флагманами) могли заблаговременно ознакомиться с корабельной службой, то их приказано было, по очереди, назначать в практическое плавание на корабли.

Адмиралтейский регламент

Наконец, 1765 года августа 24 утвержден составленный комиссией «Регламент о управлении адмиралтейств и флотов», определяющий обязанности и права государственной Адмиралтейств-коллегии, подчиненных ей экспедиций и всех находящихся при адмиралтействе чинов.

Регламент этот, напечатанный в 1766 году, заменил петровский адмиралтейский регламент; но морской устав Петра и все существовавшие при нем законоположения, если только они не были изменены новыми узаконениями, остались в прежней силе.

Плавания военных судов

С 1763 по 1768 год включительно, кроме транспортной службы и переходов в Балтику построенных в Архангельске судов, общий характер плаваний был практически учебный. Каждое лето вооружалось от 2 до 8 кораблей и фрегатов и несколько другого рода судов и отправлялось для практических занятий в Финский залив или Балтийское море. Только один раз отряд, состоящий из корабля и фрегата, с той же учебной целью месяц проплавал в Немецком море. Обыкновенно на такие отряды назначались мичмана, гардемарины и кадеты, иногда в двойном комплекте, преимущественное внимание обращалось на практические морские занятия. В числе последних, кроме различных судовых учений, производимых в море под парусами, во время якорных стоянок на рейде занимали молодых моряков эволюциями на гребных судах.

В 1765 году одним из таких практических отрядов, состоявшим из 6 фрегатов и 13 других судов, под начальством адмирала Мордвинова, были произведены в присутствии Екатерины II близ Красной горки у Гарривалдая маневры и стрельба в цель по городку, построенному для этого на берегу. Но управление судами было так плохо, что два из них близ императорской яхты сошлись и долго не могли распутаться, а при бомбардировке городка бомбы и ядра не попадали в цель. Екатерина осталась очень недовольна всем виденным и по поводу этих маневров в письме к одному доверенному лицу высказала такое мнение о состоянии флота: «У нас в излишестве кораблей и людей, но нет ни флота, ни моряков...»; «все выставленное на смотр было из рук вон плохо. Надобно сознаться, что корабли походили на флот, выходящий каждый год из Голландии для ловли сельдей, а не на военный».

Кроме судов корабельного флота, в практические плавания посылались тогда и галеры, так в 1766 году 3 галеры и 1 каик (галера малого размера) ходили от Кронштадта до Фридрихсгама, и в том же году испытывалась вновь вводимая 25-баночная галера, вооруженная пятью пушками и имеющая 385 человек экипажа.

Нагаев и труды его по гидрографии

Все гидрографические работы и экспедиции, исполненные в 60-ые и 70-ые годы XVIII века, связаны с деятельностью замечательного гидрографа Алексея Ивановича Нагаева, ученого, способного и чрезвычайно трудолюбивого моряка, занимавшегося с особенной любовью гидрографией. Еще в тридцатые годы XVIII века Нагаев своими трудами обратил на себя внимание Адмиралтейств-коллегии, и в 1764 году ему дано весьма важное поручение: рассмотреть прежние производившиеся в наших морях съемочные работы и составленные по ним карты сличить с иностранными картами, собранные материалы пополнить, где окажется необходимым, новыми съемками и привести наши морские карты «в самую аккуратность». Нагаев, с свойственной ему энергией, принялся за это дело и с того времени до 1780 года, т. е. до его кончины, все относящееся к гидрографии проходило через его руки. В 1752 году окончил он свой «Атлас всего Балтийского моря», долгое время служивший лучшим пособием при плаваниях наших судов. Кроме того, Нагаев составлял проекты всех новых съемок и руководил их работами, писал инструкции для ученых гидрографических экспедиций, по совершении их обрабатывал собранные ими материалы и по ним составлял карты. К совету и помощи Нагаева обращались при обсуждении всех вопросов, касающихся науки морского дела: ему поручалось рассмотрение, поверка и усовершенствование навигационных и морских астрономических инструментов и к его мнению обращались даже при рассуждениях о прочнейшей постройке мола в Рогервике. Независимо от гидрографической деятельности Нагаев трудился и над собиранием исторических материалов.

Опись Каспийского моря

В шестидесятые годы XVIII века произведено несколько частных съемочных работ, и, между прочим, в 1764—65 годах капитаном Токмачевым описан восточный берег Каспийского моря. Карты этого моря, постепенно совершенствуясь, составлялись в течение XVIII века. Нагаевым составлены две карты: одна в 1760 году и другая, со включением работ Токмачева, была издана в 1796 году.

Открытия в Ледовитом и Восточном океанах

Кроме близких морей, в этот период времени описаны были и некоторые вновь открытые земли, лежащие на севере и востоке Сибири. Поводом к этим работам служили донесения сибирского губернатора Чичерина, принимавшего также все меры для обеспечения успеха подобных предприятий.

Лежащие против устья реки Колымы Медвежьи острова, известные только по темным слухам промышленников, описаны сержантом Андреевым в 1763—64 годах. Около того же времени главным командиром Охотского порта Плениснером, по сведениям бывалых людей, составлена карта Чукотской земли. Несколько ранее купцом Ляховым между Яною и Индигиркою открыты Ляховские острова и, позднее, той же группы острова Котельный и Столбовый.

Экспедиции Креницына и Левашева

Рассказы спутников Беринга и Чирикова о возможности богатых промыслов в посещенных ими землях возбудили большой интерес в сибирских казаках и промышленниках, и они, презирая опасности, двинулись в неизвестные им моря на слабых судах, сооруженных собственными средствами. Опустошив острова, ближайшие к Камчатке: Берингов, Медный и первые принадлежащие к Алеутской гряде, смелые сибиряки в 1759 году дошли до дальних Алеутских островов Умнака и Уналашки. Открывшие их мореход Глотов и казак Пономарев, плававшие на судне купца Никифорова, кроме сбора богатых промыслов, привели в подданство жителей и взяли от них заложников. По получении об этом донесения губернатора Чичерина, отправлена была экспедиция под начальством капитана 2 ранга Креницына, которому предписывалось сделать географическое определение и описание новооткрытых островов. Отправясь в 1764 году из Петербурга, Креницын и помощник его капитан-лейтенант Левашев, с неизбежными для того времени затруднениями, только летом 1768 года могли выйти из Нижнекамчатска и успели осмотреть дальнейшие острова Алеутской гряды и часть берегов полуострова Аляски. Прозимовав на Алеутских островах и испытав много страданий от недостатка продовольствия и дурного помещения, экспедиция осенью 1769 года возвратилась в Камчатку, потеряв значительную часть команды, погибшую от цынги.

Одновременно с этим, в тех же водах, частные промышленники действовали с большим успехом: купец Толстых привел в подданство жителей шести островов Алеутской гряды, названных по имени судна Адриана и Натальи — Адриановскими; мореход Глотов в 1763 году зимовал на Кадьяке, а в 1765 году купец Шилов, по рассказам очевидцев и личному его разведыванию, составил карту всей Алеутской гряды до Аляски.

Экспедиция Чичагова

Самой замечательнейшей по цели своей была экспедиция Чичагова, совершенная на основании проекта знаменитого нашего академика М. В. Ломоносова. Основываясь на направлении течений, замеченных около острова Шпицбергена, на предполагаемом движении льдов и, главное, опираясь на созданную им самим теорию электричества, по которой частые северные сияния указывают на существование открытого моря, Ломоносов полагал, что в июне месяце, между Шпицбергеном и Новой Землей, океан очищается от льдов и что в широте 80° и в расстоянии от берегов Сибири около 600 верст открытое место тянется на восток, по крайней мере, на тысячу верст. Он был твердо убежден, что по этому свободному от льдов пути легко можно пройти до Берингова пролива и оттуда в Ост-Индию. Проект свой Ломоносов в 1763 году представил генерал-адмиралу, который передал его на обсуждение коллегии.

Решено было отправить экспедицию «в глубочайшей тайне даже от Сената». Начальство над ней доверялось капитан-командору (впоследствии известному адмиралу) Василию Яковлевичу Чичагову, и

в 1764 году суда Чичагова отправились в Колу под видом «экспедиции для возобновления китоловных и других звериных и рыбных промыслов». В начале мая следующего года Чичагов вышел в море, зашел на Шпицберген и, дойдя до широты 80°26′, встретив непроходимые льды, должен был возвратиться, к крайнему огорчению всей Адмиралтейств-коллегии и особенно Чернышева. Второе плавание Чичагова в 1766 году было повторением первого с той только разницей, что он встретил непроходимые льды в широте 80°30′. Несмотря на неуспех экспедиции, конечно, не зависевший от ее исполнителей, все участники ее были щедро награждены «за прилагаемое старание к достижению до повеленного предмета».

Организация акционерной компании для торговли с портами Средиземного моря

К этому же времени относится организация тульским купцом Владимировым акционерной компании для морской торговли с портами Средиземного моря с капиталом в 90.000 рублей, причем купец ходатайствовал о дозволении отправить товары на казенном судне.

Екатерина, вступив сама в число акционеров с капиталом в 10.000 рублей, приказала для компании построить особенный 34-пушечный фрегат, назначить на него на казенном содержании морских офицеров и команду и, кроме того, предоставила компании значительные льготы в уплате различных торговых пошлин. Адмиралтейств-коллегии предписывалось: «наиусерднейше постараться, дабы сие дело не остановилось какой-либо невозможностью, но все бы способы придуманы были к отвращению затруднений». В августе 1764 года фрегат, названный Надежда благополучия, под купеческим флагом, нагруженный железом, полотном, канатами, юфтью и пр., отправился в Ливорно, где сдал товар и, приняв груз сандала, макарон и свинца, в сентябре 1765 года благополучно возвратился в Кронштадт.

Подготовка кадров морских офицеров

Для возбуждения между военнослужащими соревнования и стремления к усовершенствованию своего дела одним из действительнейших средств было приглашение на службу в русском флоте иностранных морских офицеров и отправление наших в иностранные флоты. Такие превосходные, отлично знающие свое дело, образованные и храбрые боевые моряки, какими оказались англичане Грейг и Тревенин и голландец Кингсберген, были во всех отношениях драгоценным приобретением для нашего флота. Их деятельность в мирное время и тем более во время войны могла служить превосходным примером для подражания нашим морякам. Даже и те из иностранцев, которые, обладая хорошими теоретическими и практическими сведениями, наивно считали себя главной опорой и преобразователями нашего флота и с гордым презрением относились к своим русским сослуживцам и подчиненным, даже и такие деятели были до известной степени полезны тем, что своей хвастливой самонадеянностью, а иногда и ошибками вызывали в русских офицерах здравый критический взгляд и ослабляли чрезмерное, безотчетное поклонение всему иностранному — порок, которым в то время страдало еще много русских.

До тридцати наших офицеров, преимущественно лейтенантов и мичманов, отправлено было в Англию для практического изучения морского дела. В числе посланных был один капитан 2-го ранга, 2 констапеля и 1 корабельный подмастерье. Пребывание их за границей продолжалось от 2 до 5 лет, во время которых морские офицеры, плавая в Средиземном море и в океанах, посетили порты Северной Америки и также Вест- и Ост-Индии. Плавания эти воспитали несколько хороших русских практических моряков и способствовали утверждению в нашем флоте многих полезных нововведений.

ГЛАВА VII

РУССКО-ТУРЕЦКАЯ ВОЙНА 1768—1774 гг.

Причины, вызвавшие войну с Турцией

Изменение политики России, выразившееся в тесном союзе ее с Пруссией и в охлаждении к Австрии, вело к осуществлению планов о так называемой «Северной системе» и особенно озадачивало Францию. Планы эти состояли в образовании союза северных государств: России, Пруссии, Дании, Швеции и Польши, которые, при сочувствии и материальной помощи Англии, могли бы не только составлять противовес, но даже принять и угрожающий характер против южных европейских держав, находившихся под влиянием Австрии и Франции. Прямым следствием опасений этого последнего государства было желание ослабить Россию посредством войны с Турцией, которая, поддаваясь внушениям Франции, в 1768 году воспользовалась ничтожным предлогом и объявила России войну. [1]

План ведения войны

Были немедленно приняты энергичные меры для противодействия неприятелю и, по выражению Екатерины, приступили «к подпаливанию Турецкой империи со всех четырех углов». Для обсужде-

[1] Французское правительство в 1768 году натравило Турцию на выступление против России с целью ослабить русскую экспансию в Западной Европе. В свою очередь, Екатерина II тоже вела активную антитурецкую политику. Захват Крыма, хан которого находился в вассальной зависимости от турецкого султана, очищение от турецких владений остальной части северного побережья Черного моря, установление господства над Балканским полуостровом и, наконец, над всей Малой Азией, с захватом при всем этом Царьграда, было осью внешнеполитической линии России. По поводу этого устремления Фридрих Энгельс в своей работе «Иностранная политика русского царства» писал: «Но, Царьград, в качестве третьей столицы России, рядом с Москвой и Петербургом, означал бы не одно только нравственное влияние царизма на восточное христианство; он был бы для России ближайшим этапом к господству над целой Европой, с Царьградом Россия приобрела бы исключительное господство над Черным морем, Малой Азией и Балканским полуостровом» (Энгельс. Иностранная политика русского царства. Издание ВПА, 1934 г., стр. 7).

ния плана военных действий, по примеру бывшей ранее «Конференции», из самых доверенных лиц составлен был «Совет», в котором председательствовала сама Екатерина. Решено было вести войну наступательную и одну армию направить к Днестру для вторжения в неприятельские пределы, а другую в Украину. Кроме того, предложено двинуть отряды войск в Грузию и на Кубань.

Конечными целями войны поставлено освобождение христианского населения Турции, утверждение России на берегах Азовского и Черного морей и открытие через них свободного торгового пути в Средиземное море. Для достижения этих целей, по занятии Азова и Таганрога, оставшихся по беспечности турок неукрепленными, с поспешностью принялись за возобновление Донской флотилии. Самым смелым морским предприятием этой войны был проект графа Алексея Григорьевича Орлова об отправлении русской эскадры в Средиземное море для действий против Турции со стороны Архипелага.

А. Г. Орлов, находившийся по болезни в Италии с братом своим Федором, ознакомясь с положением христианских подданных Турции, уже давно имел в виду в случае войны воспользоваться их недовольством, организовать между ними общее одновременное восстание против турок и помочь им возвратить себе свободу и самостоятельность.[1]

Предполагалось, что во время войны подобное восстание будет весьма важной диверсией для отвлечения части турецких войск от нашей главной армии, а при заключении мира послужит к некоторому ослаблению Турции и, следовательно, к большей безопасности наших южных границ. Орлов обнадежил императрицу в успехе предприятия, если только на помощь восставшим народам будет прислана достаточно сильная русская эскадра. Подробный план военно-морских действий в Архипелаге представлен был братом Алексея Орлова Григорием Орловым и утвержден Советом; «распоряжение же и руководство всего сего подвига» поручалось Алексею Орлову.

Назначение эскадр в Средиземное море

К отправлению в Средиземное море назначено две эскадры, из которых одна, под начальством адмирала Григория Андреевича Спиридова, должна была содействовать восстанию против турок подвла-

[1] В своих захватнических стремлениях русский царизм очень часто выступал под покровом защиты христианства, братьев-славян и пр. По поводу излагаемых автором событий мы находим у Энгельса в его работе «Иностранная политика русского царства»: «Южные соседи России, турки и их данники крымские татары, представляли собой лишь развалины прошлого величия. Завоевательная сила турок была сломлена уже 100 лет тому назад, их оборонительная сила была еще значительна, но она постоянно убывала и лучшим признаком этого ослабления могли служить начавшиеся волнения христиан, подданных Турции: славян, румынов и греков, составлявших в совокупности большинство населения Балканского полуострова. Почти все эти христиане придерживались греческого вероисповедания, были следовательно единоверцами русских, а славяне, сербы и болгаре были кроме того еще и их единоплеменниками. России достаточно было поэтому лишь заявить во всеуслышание о своем призвании защищать угнетенное православие и порабощенное славянство, чтобы под покровом освобождения создать себе почву для завоеваний на Балканском полуострове» (стр. 6—7). *(Ред.)*

стных им греков и славян, а другая, под начальством принятого в нашу службу англичанина контр-адмирала Эльфинстона, предназначалась для уничтожения морской торговли Турции в Архипелаге и особенно для прекращения подвоза в Константинополь съестных припасов через Дарданеллы. Оба флагмана, находившиеся под начальством Алексея Орлова, действуя независимо один от другого, должны были сноситься между собой и в случае нужды оказывать взаимную помощь.

Плавание эскадры Спиридова

Эскадра Спиридова, оставившая Кронштадт в июле 1769 года, несмотря на настоятельные повеления императрицы об ускорении плавания, только 9 сентября могла выйти из Копенгагена, где задержана была приемкой вещей и разных припасов с сопровождавшего эскадру отряда контр-адмирала Андерсона, ожиданием судов, ушедших во время плавания к своим портам для исправления полученных на пути повреждений и, наконец, заменой одного ненадежного для дальнейшего плавания корабля новым, прибывшим из Архангельска. При выходе из Копенгагена эскадра Спиридова состояла из 7 кораблей, 1 фрегата, 1 бомбардирского, 4 пинок и 2 пакетботов. Неизбежные исправления, поджидание отставших на пути судов и огромное число больных задержали Спиридова довольно долго и в Англии, так что на сборное место в Порт-Магон на острове Минорке в конце декабря 1769 г. явилось только 4 корабля и 4 мелких судна; все же остальные суда чинились по разным портам, а один пинк погиб еще у Скагена и был заменен нанятыми в Англии двумя транспортами. Корабль «Ростислав», на котором погружена была артиллерия бомбардирского корабля, присоединился к эскадре уже у берегов Мореи 26 мая и до того времени бомбардирский корабль по необходимости оставался в бездействии.

Из Порт-Магона отряд из 3 судов отправился в Ливорно, в распоряжение находившегося там графа А. Орлова; а остальные 5 судов в половине февраля 1770 г. подошли к Морее, где в порте Витула высадили десант, к которому присоединились восставшие местные жители Майноты. Эти войска разделились на два отряда, из которых один (восточный), разбив турок, взял город Мизитру, но потом, благодаря нестойкости наших недисциплинированных союзников, был разбит и совершенно уничтожен у города Триполицы. Другой же (западный) отряд овладел всей Аркадией и с помощью подошедшей эскадры 10 апреля 1770 г. взял крепость Наварин. Здесь, под начальством графа Орлова, собралось наших 5 кораблей и 7 судов других рангов, 2 греческих судна, поднявших русские флаги, и 2 наемных транспорта. Для прочного утверждения в Наварине Орлову необходимо было отнять у турок соседнюю приморскую крепость Модон; но во время осады ее при первом натиске неприятеля действовавшие с нами греки разбежались, и русские, бросив всю находившуюся на берегу артиллерию, с большой потерей убитыми и ранеными, принуждены были не только снять осаду Модона, но даже оставить и самый Наварин.

Поражения под Модоном и Триполицей убедили Орлова в ошибочности расчета на успешное содействие местных жителей. При появлении русских войск они хотя присоединились к ним в значительных массах и с полной готовностью шли против ненавистного им неприятеля, но во время боя при первой опасности обращались в бегство, оставляя в жертву туркам малочисленные отряды русских. В случае же успеха их невозможно было удержать от варварских истязаний побежденных неприятелей. При таких ненадежных союзниках и малочисленности русского десанта серьезный успех на берегах и тем более внутри страны был невозможен. Оставалось употребить в дело морские силы, которые к этому времени увеличились прибытием эскадры Эльфинстона, состоявшей из 3 кораблей, 2 фрегатов и 3 других судов.

Плавание эскадры Эльфинстона

Эльфинстон, выйдя из Кронштадта 9 октября 1769 г., после тяжелого, бедственного перехода дошел до Англии, где все суда введены были для починки в док. При этом с одного 80-пушечного корабля Святослав, для улучшения его морских качеств, был снят верхний дек. В начале мая Эльфинстон подошел к берегам Мореи и, не дождавшись приказания главнокомандующего, по собственным соображениям, основанным на местных слухах, высадил десантные войска в Колокифской бухте в порте Рупино и велел им итти к Мизитре. Сам же, услышав о близости турецкого флота, отправился отыскивать его и, действительно, 16 мая увидел неприятеля у острова Специи. Не обращая внимания на то, что турецкий флот, состоявший из 10 кораблей, 5 фрегатов и 7 мелких судов, был втрое сильнее его эскадры, Эльфинстон, заботившись только о своей собственной славе, не дождавшись соединения со Спиридовым, опрометчиво бросился на турок. Неприятельский адмирал, предполагавший, что перед ним только авангард русского флота, за которым следуют главные силы, поспешил укрыться под стенами крепости Наполи-ди-Романия.

Бой при Наполи-ди-Романия

Но это не остановило храброго Эльфинстона, и он, преследуя турок, атаковал их под выстрелами крепости и отступил только после 3-часовой перестрелки, следствием которой на наших судах было несколько незначительных повреждений и до 10 человек убитых и раненых. Продержавшись 5 дней у входа в Навплийский залив и получив сведения, что эскадра Спиридова находится в Колокифской бухте, Эльфинстон пошел навстречу адмиралу и соединился с ним у острова Цериго.

По удалении Эльфинстона турецкий флот спешил выйти из Навплийского залива, и наши соединенные эскадры настигли его уже у острова Бельпуло, где Эльфинстон со своих кораблей, несмотря на дальность расстояния, открыл по неприятелю безвредный огонь. Преследуемые в продолжение двух дней турки, наконец, скрылись из виду между островами Зея и Фермо, а наш флот, имея недостаток

в пресной воде, зашел за нею в залив Рафти, и отряд, под начальством Эльфинстона, успел овладеть у Негропонта 4-пушечною неприятельскою батареею.

Флот перед Чесменским сражением

Спиридов и Эльфинстон, преследуя одну общую цель, плавали вместе, но, при независимости один от другого и дерзком, неуживчивом характере Эльфинстона, не могли не поссориться. Между тем, Орлов, сознавший невозможность прочного утверждения в Наварине, взорвал его укрепления и с бывшими при нем кораблем, фрегатом и несколькими мелкими судами присоединился к флоту, ожидавшему его между островами Термией и Мило. Узнав о ссоре флагманов, главнокомандующий, не разбирая их взаимных претензий, принял начальствование над обеими эскадрами и поднял на своем корабле Трииерарха кейзер-флаг.

Теперь флот наш состоял из 9 кораблей, 3 фрегатов, 1 бомбардирского судна, 3 пинок, 1 пакетбота и 13 наемных и призовых судов. Кораблем Три иерарха командовал превосходный во всех отношениях моряк Самуил Карлович Грейг, советами которого в морском отношении и руководился главнокомандующий. Спиридов имел флаг на корабле Евстафий, которым командовал капитан (впоследствии известный адмирал) Александр Иванович Круз; а Эльфинстон сидел на корабле Святослав. Кроме того, на корабле Спиридова находился брат главнокомандующего генерал-майор граф Федор Орлов; на корабле Ростислав генерал-лейтенант князь Долгорукий и на бомбардирском корабле генерал-фельдцейхмейстер Ганнибал; все они претендовали на советы и даже на начальство.

Наши крейсеры, высланные на поиски неприятельского флота, скоро открыли его стоящим на якоре, в проливе между берегом Малой Азии и островом Хио. Турки, в числе 16 кораблей, 6 фрегатов и до 60 мелких судов, галер и пр., стояли в беспорядочной линии близ берега, с северной стороны входа в Чесменскую бухту. Флотом начальствовал известный своей храбростью алжирский моряк Джейзайрмо-Хассан-бей; главный же начальник флота капитан-паша Хассан-Эддин находился в лагере сухопутных войск, расположенном на ближайшем берегу.

Сражение в Хиосском проливе

24 июня 1770 г. в 11-м часу утра, при тихом северо-западном ветре, русский флот, построясь в линию, пустился на неприятеля.

За передовым кораблем Европа (капитан Клокачев) шел Спиридов на корабле Евстафий. Европа, подойдя к ближайшим кораблям неприятельской линии, привела к ветру на левый галс и открыла огонь. Но вскоре, по настоянию лоцмана, объявившего, что курс ведет на камни, Клокачев должен был поворотить на правый галс и выйти из линии. Тогда на Евстафии сосредоточились выстрелы 3 турецких кораблей, из которых самый большой и бли-

жайший был корабль главнокомандующего. Вслед за Евстафием последовательно вступили в бой и остальные корабли эскадры Спиридова, находившиеся же в арриергарде 3 корабля Эльфинстона успели подойти только к концу сражения.

Ветер совершенно затих; в самом жарком огне был Евстафий, подошедший к турецкому флагманскому кораблю на ружейный выстрел и все более и более сближавшийся с неприятелем. Спиридов с обнаженной шпагой ходил по юту. Поставленным тут же музыкантам приказано было: «играть до последнего». Сражающиеся корабли сблизились; на Евстафии перебитый такелаж и рангоут, поврежденные паруса и множество убитых и раненых не представляли возможности удалиться от противника, с которым перестреливались уже из ружей и пистолетов. Наконец, корабли свалились, и начался отчаянный рукопашный бой, во время которого загорелся турецкий корабль и охваченная огнем грот-мачта его упала поперек Евстафия. Искры посыпались в открытую крюйт-камеру, и Евстафий, а вслед за ним и флагманский турецкий корабль взлетели на воздух. Адмирал Спиридов, убедясь в невозможности спасения корабля, съехал с него перед взрывом вместе с графом Федором Орловым. На корабле погибло до 600 человек и спаслось до 60; в числе последних был командир корабля Круз, взлетевший вместе с кораблем и удержавшийся на воде на обломке мачты, с которого был снят подошедшей шлюпкой.

За исключением Евстафия, потери наши были весьма незначительны. Более других пострадал корабль Три святителя: по причине перебитых брасов его снесло в середину турецкого флота, где в дыму кроме неприятельского огня он попал под выстрелы нашего флагманского корабля Три иерарха. Корабль Три святителя получил несколько пробоин в корпусе, рангоут и такелаж его был перебит ядрами, и потеря людьми убитыми и ранеными простиралась до 30 человек, тогда как на всех остальных судах она не превышала 12.

Взрывом Евстафия окончилось сражение 24 июня; неприятельские суда, опасаясь распространения пожара, рубили канаты и спешили укрыться в глубину Чесменской бухты, а наш флот стал на якорь при входе в бухту вне неприятельских выстрелов, в расстоянии корабль от корабля не более одного кабельтового. Турки, не имея возможности по причине тихого и противного ветра прорваться через нашу линию, в ожидании благоприятного ветра или помощи из Константинополя, спешили усилить защиту флота береговыми укреплениями. На северном мысе бухты уже была батарея, теперь строили другую на южном.

Истребление турецкого флота при Чесме

На совете, собравшемся у главнокомандующего, из флагманов и капитанов решено было сделать нападение на неприятельский флот и сжечь его. Немедленно приступлено к снаряжению 4 брандеров

и сделаны распоряжения к предстоящей атаке, для которой под начальством Грейга назначено 4 корабля, 2 фрегата и бомбардирский корабль. В приказе главнокомандующего, отданном по этому случаю, сказано: «Наше дело должно быть решительное, чтоб оной флот победить и разорить, не продолжая времени, без чего здесь, в Архипелаге, не можем мы иметь к дальним победам свободные руки».

В 12-м часу ночи с 25 на 26 июня, при тихом северном ветре, отряд Грейга в сопровождении брандеров двинулся к неприятельскому флоту. Суда, подойдя на верный пушечный выстрел, становились на шпринг и открывали огонь. Первым подошел капитан Клокачев со своим кораблем Европа, и около получаса на него одного направлены были неприятельские выстрелы, до тех пор пока не вступили в дело и другие суда отряда. В начале второго часа загорелись, один за другим, два турецкие корабля, и на нашем флоте раздалось победное «ура». В это время пущены были брандеры: один из них, не дойдя до неприятельской линии, стал на мель, а два другие, оставленные преждевременно своими командирами, направлены были наудачу в середину турецких судов. Командир же 4 брандера, лейтенант Ильин, не только сцепился с большим турецким кораблем, но когда зажег свой брандер, то, отъехав на шлюпке, еще посмотрел, каково будет его действие. В бывшую тогда ясную лунную ночь подвиг Ильина требовал отчаянной храбрости, соединенной с полным вниманием ко всем подробностям исполненного им дела.

Огонь быстро распространился по всей неприятельской линии, начались взрывы, скоро бухта покрылась догорающими днищами кораблей, трупами, обломками судов и рангоута, на которых держались немногие из турок, спасшиеся после взрывов. Бой прекратился; наши суда, осыпаемые искрами, спешили оттягиваться от горевших кораблей и выводить турецкие суда, неохваченные огнем, спасая оставшихся живых неприятелей. Турецкий флот был уничтожен: у неприятеля сгорело 15 кораблей, 6 фрегатов и до 50 мелких судов. Спасены нами от огня 1 корабль и 6 галер. Наши потери были ничтожны: только на одном корабле Европа, получившем 14 пробоин, убитых и раненых было 9 человек, да на корабле Ростислав — несколько повреждений в рангоуте и корпусе.

Чесменский погром, уничтожив турецкий флот, сделал русских хозяевами Архипелага.

Успехи сухопутных войск

В эту войну и армии наши, со стороны Дуная, действовали с неменьшим успехом и одержали над неприятелем несколько побед. Важнейшими из них были поражения турок графом Румянцевым при Ларге и потом при Кагуле, где 17.000 русских разбили 150.000 турецкую армию. Одним из кровопролитнейших дел был штурм и взятие сильной крепости Бендер графом П. И. Паниным. Ко времени Чесменского боя русские овладели уже княжествами Молдавией и Валахией и крепостями по левому берегу Дуная.

Пребывание флота в Архипелаге

При дальнейшем пребывании в Архипелаге нашему флоту необходимо было иметь удобный порт и адмиралтейство. Граф Орлов, убедившийся тяжелым опытом в невозможности прочного утверждения в каком-нибудь прибрежном пункте на материке, решился избрать для этого один из островов Архипелага. При выборе порта главнейшим образом принималась во внимание возможность тесной блокады Дарданелл, которая, прекращая подвоз съестных припасов из Архипелага, должна была произвести в Константинополе голод и тем способствовать организации народного восстания. Чтобы соединить прочное утверждение в водах Архипелага с удобством блокады Дарданелл, решено было занять порт Мудро (св. Анны), находящийся на обширном и плодородном острове Лемносе, лежащем не в дальнем расстоянии от входа в Дарданельский пролив. Оставив Эльфинстона с тремя кораблями, двумя фрегатами и пинком при блокаде пролива, Орлов с эскадрой Спиридова приступил к осаде главной крепости острова Лемноса. Но когда после усиленной бомбардировки гарнизон ее уже готов был сдаться, одно непредвиденное обстоятельство совершенно изменило благоприятный ход дела. Эльфинстон, потребованный Орловым для переговоров, отправился к нему на корабле С в я т о с л а в и, подойдя к Лемносу, на восточном рифе его стал на мель, с которой при всех усилиях не мог сняться. Пересев на другой корабль и оставя один из своих фрегатов у разбивающегося корабля, Эльфинстон этим до того ослабил блокаду Дарданелл, что турки успели перевести на Лемнос значительные силы, заставившие Орлова прекратить осаду крепости и удалиться от Лемноса. По невозможности овладеть вблизи Дарданелл другим удобным для нашего флота портом, главнокомандующий выбрал порт Аузу, находящийся на небольшом острове Паросе, лежащем в южной части Архипелага, не занятой турками. Здесь было менее опасности от нападения неприятеля; но зато удаление Пароса от Дарданелл делало весьма затруднительным поддержание постоянной, тесной блокады пролива. С этого времени в Аузе сосредоточилась вся распорядительная и портовая деятельность нашего Архипелагского флота и устроено адмиралтейство, в которое изобильные запасы леса доставлялись с большого острова Тассо, лежащего в северной части Архипелага, близ румелийского берега.

Утвердясь в Аузе, флот наш продолжал поддерживать, хотя довольно слабо, блокаду Дарданелл, рассылал крейсеры для уничтожения неприятельской торговли в Архипелаге и отправлял отряды судов с десантными войсками для разорения в приморских пунктах турецких магазинов, адмиралтейств и верфей, а также для взятия крепостей и уничтожения и захвата военных и купеческих судов. Эти нападения кроме нанесения материального вреда неприятелю наводили страх на жителей, осязательно показывая им могущество России, и вместе с тем служили полезными диверсиями, отвлекающими от дунайской неприятельской армии значительные силы для защиты берегов Архипелага. Одним из следствий утверждения нашего на

Пароссе было принятие подданства России жителями всех небольших лежащих в середине Архипелага островов от Тассо до Кандии.

Архипелагский флот пополнялся судами, присылаемыми из Балтики, купленными и нанятыми в Англии, призами, обращенными в военные суда, и судами греческих арматоров. В продолжение трех лет, с исхода 1770 по конец 1773 года, из Балтийского моря в отрядах контр-адмиралов Арфа и Грейга и капитана Коняева в Архипелаг пришло 10 кораблей и 2 фрегата. Таким образом, еще летом 1771 года численность Архипелагского флота доходила до 50 вымпелов, в числе которых было 10 линейных кораблей, 2 бомбардирских, около 20 фрегатов разной величины, имевших от 16 до 24 пушек, 4 пинка, 1 пакетбот и 11 поляк и шебек, имевших от 12 до 20 пушек и фальконетов калибром от ½ до 14 фунтов. В числе капитанов судов были славяне и греки, из которых наиболее выдавались своими подвигами Иван и Марк Войновичи, двое Алексиано, Ризо, Псаро и другие.

Более замечательным подвигом нашего флота в Архипелаге в 1771 году было нападение на остров Мителин эскадры из 15 судов под начальством самого главнокомандующего, с которым были Спиридов и Грейг. При этом нападении на Мителине разорено адмиралтейство и сожжены на стапелях почти оконченные постройкой два 74-пушечные корабля и одна галера. В 1772 году Марком Войновичем с 16-пушечным фрегатом под стенами крепости Лагос взяты и истреблены 6 турецких судов с грузом. Отрядами генеральс-адъютанта Ризо и лейтенанта Псаро, посланными к берегам Сирии, освобожден от турецкой осады город Сидон, находившийся во владении египетского паши. Потом взят город Бейрут, причем захвачено 10 судов и получена контрибуция, равная годовой подати, платимой городом султану. Но самым значительным делом этого года было истребление близ Лепантского залива, в двух сражениях, капитаном Коняевым и Марком Войновичем с отрядом из 3 кораблей, 2 фрегатов и 3 мелких судов 8 турецких фрегатов и 8 мелких судов, принадлежавших к эскадре, готовившейся сделать нападение на порт Аузу. Самым южным пунктом, до которого в этом году доходили наши крейсеры, были устья Нила, где у крепости Дамиеты лейтенантом Алексиано истреблены два турецких судна. В 1773 году сделано также несколько удачных нападений на турецкие берега, но было одно и особенно несчастное близ крепости острова Станко. Здесь, при нападении превосходных сил неприятеля, бывшие в десанте албанцы и славяне обратились в бегство, и оставленный ими отряд русских, при трудном отступлении, должен был бросить все бывшие в десанте орудия и потерял значительное число убитыми и ранеными. Особенно успешны были в этом году действия отрядов Кожухова и Войновича при берегах Сирии, где у Бейрута собрался значительный отряд наших фрегатов и мелких судов. Овладев Бейрутом, русские передали его местным жителям — друзам, удержав бывшие в городе две полугалеры, пушки, все оружие и, кроме этого, получив от князя друзов 300 тысяч пиастров.

Учреждение Донской флотилии

Кроме Архипелага, участие морских наших сил принесло большую пользу на водах Азовского и Черного морей.

При начале войны решено было построить на Дону флотилию, и исполнение этого поручено одному из лучших моряков того времени контр-адмиралу Алексею Наумовичу Сенявину, сыну известного петровского адмирала Наума Акимовича. Сенявин, прибыв на Дон, с возможной поспешностью приступил к судостроению на прежних верфях: в Таврове, Павловске, на Икорце и на Хопре. Для успеха предприятия особенно важным делом было выбрать род судов, вполне удовлетворяющих как местным условиям, так и военным требованиям. Опыты прежних лет показали, что построенные на Дону большие глубокосидящие суда было чрезвычайно затруднительно проводить через мелководные устья Дона; а мелкие суда, как боты и казацкие лодки, приносили мало пользы в военном отношении, потому что не могли состязаться с турецкими кораблями и галерами, имевшими сильную артиллерию и многочисленные экипажи. Сообразуясь с такими условиями, Адмиралтейств-коллегия положила построить нового рода парусно-гребные суда, получившие название «новоизобретенных кораблей», которые должны были иметь от 12 до 16 пушек 12 или 6-фунтового калибра. В числе этих судов были и бомбардирские, вооруженные гаубицами и мортирами. Новоизобретенные корабли были почти плоскодонные и сидели в воде не более 9 футов. Кроме того, для Донской флотилии строились 32-пушечные фрегаты и казачьи лодки.

Овладение Азовским морем

В 1771 году решено было овладеть берегами Керченского пролива, как «ключом прохода из Черного моря в Азовское». Главная сила армии, находившаяся под начальством князя Долгорукова, направилась через Перекоп для занятия Крыма, а один отряд князя Щербатова, пройдя через Арабатскую косу, пошел берегом к Керченскому проливу.

Сенявин, собрав в Таганроге свою флотилию, в мае месяце вышел в море с 8 новоизобретенными кораблями, 2 бомбардирскими и 37 казачьими лодками. Задержанный противными ветрами, он не успел подойти к Геничевскому проливу во время перехода через него отряда Щербатова, но когда турецкие военные суда с десантом, назначенные для пособия крымскому хану, появились у Керченского пролива, то Сенявин, подойдя с 7 кораблями к Керчи, не допустил турок в Азовское море, а Щербатов занятием крепостей Еникале и Керчи навсегда закрыл для турок это море.

По занятии Крыма он был объявлен независимым, и нашей Донской флотилии предстояло охранять черноморские берега полуострова от вторжения турок. Так как новоизобретенные суда, по своим дурным морским качествам, оказались весьма неудобными для плавания в открытом море, то велено было построить на Хопре два 58-пушечные фрегата по чертежу, составленному принятым на русскую службу англичанином Ноульсом.

Дунайская флотилия

Ноульс был заслуженный адмирал, отличный моряк и предприимчивый страстный изобретатель, особенно претендующий на глубокие сведения в кораблестроении. Он находился на службе с 1771 года по 1774 год и некоторое время заведывал интендантской частью Балтийского флота, а с 1772 года начальствовал заведенной на Дунае флотилией.

Еще осенью 1770 года, когда наша армия, заняв Молдавию и Валахию, подошла к берегам Дуная, посланы были из морских чинов партии для описания устьев и нижнего течения рек Днепра, Днестра и важнейших притоков. Весной же следующего года приступлено к строению на Дунае новых судов и к обращению в военные годных судов из захваченных у турок. Так например, при взятии крепости Тульчи в числе 43 взятых в плен судов оказалось 5 хороших гальотов до 80 футов длины. Летом 1771 года в Дунайской флотилии было уже 5 гальотов, 7 галер и до 20 мелких судов: кончебасов, полукончебасов и т. п., и впоследствии к ним присоединились четыре 12-пушечные шхуны, построенные по чертежам Ноульса. Несмотря на малые ранги и несовершенство судов новой флотилии, отряды ее с 1772 года не только охраняли устья Дуная, но даже выходили в крейсерство в море для наблюдения за движением неприятельских судов и совершали переходы до берегов Крыма. Но такая деятельность не удовлетворяла энергичного главнокомандующего графа Румянцева, который, не видя особенно выдающихся военных успехов, обвинял моряков в «неподвижности» и требовал от начальников отрядов, чтобы они при удобных случаях переходили из оборонительного положения в наступательное и преследовали в море турецкие суда, к исполнению чего Дунайская флотилия не имела возможности как по своей сравнительно слабой артиллерии, так и по весьма неудовлетворительным морским качествам судов.

Азовский флот в Черном море

В военном отношении действия другой, также вновь созданной Донской флотилии были гораздо успешнее. Весной 1773 года вице-адмирал Сенявин мог уже вывести в море 9 новоизобретенных кораблей, 2 бомбардирских, 6 фрегатов и до 16 ботов, гальотов и транспортов. Два отряда этой флотилии, бывшие под начальством капитана Сухотина и Кингсбергена, крейсеровали около берегов Крыма, чтобы не допустить на них высадки турецких десантов; а третий, под начальством самого Сенявина, охранял Керченский пролив и конвоировал транспорты, отправлявшиеся к Крымской армии.

Победы Кингсбергена и Сенявина

23 июня Кингсберген с отрядом из двух новоизобретенных кораблей, находясь близ Балаклавы, усмотрел идущие к Крымскому берегу три 52-пушечных неприятельских корабля и 25-пушечную шебеку. Несмотря на огромное неравенство сил, Кингсберген атаковал

турецкую эскадру и после шестичасового боя заставил ее отступить. Он же через два месяца, 23 августа, с отрядом из 3 новоизобретенных кораблей, фрегата, бота и брандера, встретив у Абхазского берега близ Суджук-Кале неприятельскую эскадру из 18 вымпелов, атаковал 10 передовых судов (3 корабля 4 фрегата и 3 шебеки) и после двухчасового боя заставил турок обратиться в бегство.

Со вступлением на турецкий престол нового султана Абдул-Гамида военные действия, сухопутные и морские, возобновились с усиленной энергией. Главнокомандующему армией, верховному визирю, велено было перейти на левый берег Дуная, и из Босфора в Черное море был выслан сильный флот. Турция, хотя успевшая после Чесменского погрома значительно пополнить флот новыми судами, не решалась возобновлять борьбы на водах Архипелага, а направила главную часть своих морских сил к берегам Крыма. 28 июня 1774 года, желая прорваться в Азовское море, турки атаковали нашу эскадру, стоящую в Керченском проливе под начальством вице-адмирала А. Н. Сенявина. Хотя нападающий турецкий флот состоял из 31 вымпела, а у Сенявина было 11 судов и в числе их 2 бота, но несмотря на такое неравенство сил меткий и живой артиллерийский огонь наших судов скоро заставил неприятеля отступить и удалиться в море.

Кучук-Кайнарджский мир

Одновременно с этим, успехи нашей Дунайской армии еще осязательнее убедили турок в невозможности продолжать войну. Фельдмаршал Румянцев, окружив под крепостью Шумлою главные силы турецкой армии, находившиеся под начальством великого визиря, отрезал ему всякое сообщение с Константинополем и заставил склониться к миру, который был заключен 10 июля 1774 года в местечке Кучук-Кайнарджи. [1]

По этому мирному трактату Россия приобрела значительное пространство земли между Бугом и Днепром с находящейся в устье лимана последней реки крепостью Кинбурном. Кроме того, России были возвращены Азов и Таганрог с частью берега Азовского моря и отдана Керчь с Еникале, окончательно закрепляющие обладание Азовским морем и открывающие вход в Черное море, по которому тем же трактатом русским коммерческим судам предоставлено право свободного плавания с проходом через Дарданеллы. Наконец, Турцией признана независимость полуострова Крыма и татар кубанских, буджакских и ногайских, и пограничной линией принята река Кубань. Таким образом, окончилась война, в которой видное участие принимал и наш флот.

---

[1] 10 июля 1774 года в русском лагере, на южном берегу Дуная, в деревне Кучук-Кайнарджи был подписан мир между Россией и Турцией. Россия пошла на мир, главным образом, потому, что дворянское правительство Екатерины II в этот момент чувствовало под собой сильное колебание почвы из-за происходящей в это время крестьянской войны, руководимой Емельяном Пугачевым, для подавления которой правительству необходима была большая армия. *(Ред.)*

Заключение мира с Турцией при Кучук-Кайнарджи прекратило военную деятельность нашего Архипелагского флота, и суда его возвратились в Балтийское море. Один отряд, под начальством контр-адмирала Грейга, отправился из Архипелага в ту же осень, а остальные возвратились в Кронштадт в следующем 1775 году под начальством вице-адмирала Елманова, который занял место адмирала Спиридова, уволенного за болезнью в отставку.

ГЛАВА VIII

РУССКИЙ ФЛОТ В ПЕРИОД МЕЖДУ I И II РУССКО-ТУРЕЦКИМИ ВОЙНАМИ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XVIII ВЕКА

Состояние и деятельность Азовского флота по заключении мира

Но вновь приобретенные земли не составляли еще конечных, естественных пределов русской границы. Положение южных областей наших оставалось попрежнему не совсем безопасным по причине соседства крымских и других татар, среди которых сохранилось сочувствие к единоверной им Турции, готовой воспользоваться первым удобным случаем для возвращения их под свою власть.

Чтобы оградить Крым от враждебного нам влияния турок и стать окончательно твердой ногой на берегах Черного моря, России необходимо было иметь на этих водах сильный флот, суда которого обладали бы хорошими морскими качествами; Азовское же море и Керченский пролив не представляли ни одной гавани, удобной для глубокосидящих морских судов: Таганрогская была очень мелка, а в бухте Керченского пролива во время ледохода суда срывало с якорей. Отсутствие хороших гаваней и мелководье устьев Дона, не позволяющее выводить из реки глубокосидящие суда, по необходимости временно заставляли удовольствоваться флотом слабым как по боевой силе, так и по морским качествам судов. Флот этот, доходивший до 30 вымпелов, состоял: из фрегатов, от 114 до 150 футов длины, имевших закрытую батарею от 32 до 58 орудий небольшого калибра; почти таких же размеров шхун и так называемых «новоизобретенных» кораблей, имевших, при 100 футах длины, две мачты и до 16 пушек 12-фунтового калибра, стоящих на открытом деке. Все эти суда по своему малому углублению и плоскодонности представляли значительные неудобства и даже опасность при плавании в открытом море. Кроме того, при флоте находились палубные бота в 66 футов длины, вооруженные 12 малокалиберными орудиями. Несмотря, однакоже, на существенно важные недостатки своих судов, Азовская флотилия благодаря искусству и храбрости экипажей в продолжение войны весьма успешно действовала против сильнейшего ее неприятеля и принесла много пользы после заключения мира.

Для преграждения доступа туркам к берегам Крыма и Тамани, суда флотилии, разделенные на отряды, охраняли Керченский пролив

и ограждали линией крейсеров все пространство северного берега Черного моря от Суджук-Кале (нынешнего Новороссийска) до меридиана принадлежавшего туркам Очакова. Кроме того, на обязанности флотилии лежало занятие нескольких брантвахтенных постов, перевозка провианта и всего необходимого для сухопутных войск, занимающих приморские места Крыма и Тамани, и содержание сообщения между Константинополем и Таганрогом, гавань которого углублялась и защищалась новыми укреплениями. По заключении мира Азовский флот пополнился несколькими судами, построенными на Дону, и тремя фрегатами и десятью мелкими судами, пришедшими под коммерческим флагом из архипелагского порта Ауза с греческими семействами, изъявившими желание поселиться в России.

Екатерина, спешившая в действительности воспользоваться торговыми правами, приобретенными Кучук-Кайнарджским трактатом, повелела отправить из Азовского моря под видом коммерческих военные суда, нагруженные товарами; подобным же образом из Балтийского моря в Черное был послан отряд военных судов под начальством капитана 2 ранга Козлянинова, которого, однако, турки через Дарданеллы не пропустили.

Недовольство турецкого правительства условиями мира выразилось, между прочим, стремлением возбудить волнение между крымскими татарами и обнадеживаниями пособить им вооруженной силой. Вскоре враждебное настроение Турции сделалось до того ясным, что все лето 1777 года азовские суда провели в ожидании неприязненных действий, но турецкий флот явился только в следующем году с намерением высадить сильный десант на берега Крыма.

Начальствующий флотом капитан-паша дерзко заявил, что Черное море принадлежит султану и что со встреченными на водах его русскими военными судами он, паша, будет поступать как с разбойничьими. Командующий нашей эскадрой капитан Круз отвечал, что русские суда уже несколько лет плавают у здешних берегов, принадлежащих России и ее союзникам, и что в требовании удаления русских виден только предлог к нарушению мира, ясно подтверждаемый находящимся на флоте десантом. Наконец, при том спокойствии, которым наслаждается в настоящее время Крым, не представляется никакого повода к появлению в нем турецких войск, и русские не дозволят ни одному турку высадиться на берег. Такой же ответ дал и начальствующий сухопутными войсками в Крыму генерал-поручик Суворов. Капитан-паша, не успевший еще забыть поражений, нанесенных в этих водах турецким судам, не решился поддержать свои угрозы силой и удовольствовался тем, что, пройдя вдоль южного берега Крыма, удалился к своим портам.

Сознавая невозможность возвращения полуострова в свое владение, Турция в начале 1779 года подтвердила условия Кучук-Кайнарджского трактата и также признание независимости Крыма, владетелем которого сделался преданный России хан Шагин-Гирей.[1]

[1] Подкуп и переманивание на свою сторону властителей и вождей соседних народов были излюбленными методами колониальной политики русских царей. «Преданный» русской царице хан Шагин-Гирей является одним из примеров этого

После Кучук-Кайнарджского мира, по условиям которого Крым сделался

Основание Херсонского порта

Вскоре по заключении мира, в 1775 году начались заботы об отыскании на берегах Днепра места для нового порта, в котором бы можно было строить глубокосидящие морские суда и выводить их прямо в Черное море. При тщательном осмотре нижнего течения Днепра и его лимана, первоначально для устройства порта избрана была находящаяся в лимане «Глубокая пристань». Но впоследствии, когда «заведение на лимане гавани, верфи и укрепление оных» приказом возложено было на новороссийского генерал-губернатора князя Потемкина, было найдено удобнейшее для постройки порта другое место, выше Глубокой пристани, близ крепости Александр-шанц. Основанный здесь в 1778 году город назван «Херсоном», и к построению при нем порта «для скорейшего совершения сего знаменитого и государственного дела» назначен генерал-цейхмейстер Ганнибал, принимавший участие в славных боевых подвигах нашего флота в Архипелаге.

Для устройства адмиралтейства, верфи и всего нужного для порта присланы были Адмиралтейств-коллегией все необходимые морские чины и на расходы ассигнована сумма. Вместе с тем, сделано распоряжение о немедленном заготовлении лесов и других материалов для строения 7 кораблей и 4 прамов, необходимых для защиты устьев Днепра. Работа закипела, и 21 июля 1779 года на Херсонской верфи заложен был первый 66-пушечный корабль Слава Екатерины, длиной в 155 и глубиной в 16 футов. Вначале предполагали возможным строить по четыре корабля в год, но действительность не оправдала желаний. Отдаленность лесных дач, трудность доставки леса и других материалов, бесчисленные недостатки и затруднения и, наконец, повальная болезнь между служащими и рабочими до того замедлили дело, что корабль Слава Екатерины могли спустить только в 1783 году. В следующие затем три года спускали ежегодно по одному кораблю, и только с 1787 стали спускать по два. Кроме кораблей, с 1777 по 1787 год включительно, в Херсоне и на донских верфях построено было еще до 52 фрегатов, пинок и катеров, не считая малых бомбардирских и других мелких судов. Корабли того времени на нижних деках имели орудия 24-фунтового калибра; а фрегаты, пинки и катера — 16- и 12-фунтового. Но в скором времени, по мысли Потемкина, начали 24-фунтовые орудия приводить, высверливанием, в калибры 30 и 36-фунтовые и ставить их на нижних деках фрегатов и кораблей.

Строителем в Херсонском адмиралтействе был корабельный мастер Афанасьев, которым, кроме военного судостроения, положено здесь начало постройки коммерческих судов. Пример этому подал

независимым от Турции, зависимость его от России все время возрастала. Шагин-Гирей в услужении русскому самодержавию проявлял особенную активность, почему возбудил против себя недовольство народных масс, результатом чего явилось восстание 1781 года, которое было подавлено силами русских войск. Русские войска, занявшие под этим предлогом Крым, его не покинули и окончательно аннексировали к 1783 г. Шагин-Гирею было предложено отказаться от престола и переехать на пенсию в Россию. *(Ред.)*

майор Фалеев, один из замечательнейших и полезнейших сотрудников Потемкина по созданию Херсона. На свой счет Фалеев строил суда и отправлял их с русской пенькой, железом и табаком за границу. В целях скорейшего развития морской торговли, для перевозки в порты Черного и Средиземного морей товаров, принадлежащих русским подданным, дозволено было отпускать казенные суда.

Подчинение Черноморского флота Потемкину

По отдаленности края от находящегося в Петербурге центрального морского управления, для заведывания Азовской и Черноморской флотилиями и портами, учреждено было особое «Черноморское адмиралтейское управление», находящееся в полном подчинении князю Потемкину, которому в 1785 году пожалован кейзер-флаг и предоставлено право производить в чины, до капитана 2 ранга включительно. Степень зависимости Потемкина от высшего морского начальства ясно определялась словами данного ему рескрипта: «По связи флотов наших, вы имеете в указанное время доставлять надлежащие рапорты и ведомости генерал-адмиралу». При таком положении на обязанности Адмиралтейств-коллегии осталось только исполнение всех требований князя, относящихся ко вновь заводимому флоту, в котором положено иметь двенадцать кораблей с пропорциональным числом фрегатов и других судов.

В то время, когда главнейшее внимание обращено было на устройство Херсонского порта, Россия приобрела на Черном море другой порт, по своим удобствам уступающий разве только Босфору с его Золотым Рогом. Не наученная прежним опытом, Турция в 1782 году снова нарушила мир: войска ее вступили в Тамань с намерением переправиться в Крым, где восставшее население заставило хана бежать и скрыться в Керчи под защиту русских. Но дерзкая попытка турок обратилась в пользу России: турецкие войска были скоро отброшены за Кубань, восстание крымских татар подавлено, и в следующем 1783 году полуостров окончательно присоединен к России.

На юго-западном берегу Крыма, близ татарской деревни Ахтиар, у развалин древнего Херсонеса, находился обширный глубокий залив, в котором мог спокойно поместиться огромный флот, а небольшие бухты, вдающиеся из залива в берег, представляли полное удобство для устройства при них адмиралтейства, верфи и других портовых сооружений. Значительная глубина этих бухт в некоторых местах давала возможность большим линейным кораблям подходить к самому берегу, а широкий проход представлял удобный при всех ветрах выход с рейда в море, круглый год не замерзающее. Укрепления, возведенные на береговых возвышениях, могли защищать рейд от нападения неприятеля, а прекрасный теплый климат и отсутствие болот служили ручательством за здоровое положение местности.

Все эти достоинства Ахтиарского залива были хорошо известны морскому начальству от офицеров, которым прежде случалось заходить на рейд, и потому в мае 1783 года контр-адмиралу Мекензи поручено было устройство здесь порта и города, названного Сева-

стополем и впоследствии вполне оправдавшего свое имя, в переводе означающее «Знаменитый город».

На другой же год по основании Севастополя он сделан главным портом Черноморского флота, с которым слился и Азовский флот. По штату 1785 года положено в Черноморском флоте содержать два 80-пушечных и десять 66-пушечных кораблей, 20 фрегатов, 3 камели и достаточное число мелких, ластовых и транспортных судов. Общее число морских чинов полагалось 13½ тысяч человек. Кроме собственно морских команд, в Херсон и Севастополь из разных губерний выслано было несколько сот рабочих, и в числе их из Петербурга 40 семейств охтенских плотников. Все необходимые для портов строительные и другие материалы и предметы доставлялись из разных, иногда весьма отдаленных мест, как например, лес, кроме Крыма и Воронежа, из Белоруссии и Польши, а железо с уральских заводов.

В создании Черноморского флота много сделал князь Потемкин. Он умел схватывать главные основы всякого нового дела и предусматривал наивыгоднейшие условия для его развития. Потемкин, сознавая особенную важность флота, для скорейшего увеличения его собирал отовсюду нужные материалы и деятелей. Представляя свои соображения о строении крепостей в Тавриде, Потемкин отзывается о Севастополе: «Главная и одна только крепость должна быть Севастополь, при гавани того же имени». Относительно же защиты Керченского пролива пишет: «У пролива Еникольского полагаемая прежде крепость ныне найдена по ширине пролива ненужной; но ради удержания десанта и верности сообщения с Таманом, сделать у Павловской батареи небольшое, но прочное укрепление». Так как, по мелкости Днепровского устья, большие суда не могли подходить к Херсону, а выгружались в 30 верстах от него, у Глубокой пристани, то для устранения такого неудобства Потемкин предполагал и даже представил проект «О канале и гавани днепровской», при устройстве которых «все суда большие купеческие прямо в Херсон с грузом проходить будут, так же и военные без камелей уже проведутся». Ясно понимая, что для прочного соединения Крыма с Россией первостепенную важность имеют хорошие пути сообщения, Потемкин осенью 1785 года представил проект «Пути Екатеринина», который, доносил он, «если удостоится вашей апробации, то не уступит римским монументам», вероятно, разумея римские монументальные дороги, сохранявшиеся многие столетия.

Потемкиным был в Херсоне основан Морской кадетский корпус, впоследствии переведенный в Николаев,[1] который воспитал для флота много хороших офицеров.

В числе других лиц, принимавших более важное участие в создании Азовского и Черноморского флотов, были граф И. Г. Чернышев и адмирал А. Н. Сенявин. Первый из них давал направление и оказывал большую помощь делу, как вице-президент Адмиралтейств-коллегии, а второй положил прочное основание новому флоту. Затем,

---

[1] Где он был переименован сначала в штурманское училище, а потом в штурманскую роту.

более выдающимися личностями были: капитан Кингсберген, одер-
жавший первые морские победы над турками на Черном море, пре-
емники Сенявина Клокачев и Сухотин, строитель Севастополя Ме-
кензи, строитель Херсона Фалеев, начальник флота и Севастополь-
ского порта граф Марк Войнович, поступивший на его место зна-
менитый победитель турок Ф. Ф. Ушаков, начальствовавший Дне-
провской флотилией, а потом бывший старшим членом Черномор-
ского адмиралтейского правления Н. С. Мордвинов, генеральс-
адъютант Потемкин, Д. Н. Сенявин и многие другие.

Черноморский вновь созданный флот в это время состоял из
46 вымпелов. В числе судов его были 3 линейные корабля, 12 фрега-
тов, 3 бомбардирские и 28 трех- и двухмачтовых мелких судов. Этот
флот, составляющий надежную охрану наших берегов, мог служить
и угрозой против неприязненного соседа.

Вооруженный нейтралитет

С глубокой древности торговые суда всех наций страдали от
морских разбойников и притеснений военных судов тех наций, кото-
рые собственный интерес ставили выше законов справедливости.
С XIII столетия для ограждения безопасности морской торговли
отдельные города начали заключать трактаты и составляли даже це-
лые сборники правил, но они никогда не имели значения общего
обязательного закона, в особенности в случае войны, когда преимуще-
ственно господствовало право сильного. Этим последним особенно
пользовалась и злоупотребляла Англия, которая своим «Навига-
ционным актом»,[1] изданным в 1651 году, установила, исключительно

[1] Навигационный акт (9 октября 1651 года) был направлен против посред-
нической торговли в Голландии, которая была главным конкурентом Англии.
Акт явился одной из причин, послужившей поводом к англо-голландской войне
1652—54 года, в результате которой Голландии пришлось признать навигацион-
ный акт, то-есть признать первенство Англии в господстве на море.

Содержание навигационного акта. «Для увеличения торгового
флота и поощрения мореплавания нации, что благодаря благому провидению и
покровительству божию является столь важным средством благополучия и безо-
пасности этой республики, настоящим парламентом и его властью должно быть
постановлено, что с 1 декабря 1651 г. и впредь от этой даты никакие продукты
и товары, произрастающие или производимые в Азии, Африке, Америке и
в Европе (разрядка наша) или же в их частях, или же на относящихся к ним
островах... не должны ввозиться или доставляться в Английскую республику.
[В результате революции 16/V—1649 г. в Англии была провозглашена рес-
публика. Монархия была опять восстановлена в 1660 г.] или в Ирландию,
или же в какие-либо земли, острова, плантации или территории, принадле-
жащие этой республике или находящиеся в ее владении, на каком-либо ином
корабле или кораблях, судне или судах, кроме тех, которые действительно
и без обмана принадлежат только гражданам этой республики или ее колонии
как собственникам или действительным владельцам, и капитан и матросы кото-
рых также будут гражданами этой республики, под страхом конфискации и потери
всех товаров, которые будут ввозиться вопреки этому акту, а также под страхом
конфискации корабля со всем его снаряжением, пушками и принадлежностями,
на котором будут доставлены или ввезены названные товары или продукты;
половина конфискованного будет итти в пользу республики, а другая — в пользу

в свою пользу, самые стеснительные правила для торговли других наций. На основании их англичане, захватывая силой иностранные коммерческие суда, не желавшие подчиняться их воле, значительно увеличили ими свой торговый флот и захваченными грузами обогатили своих арматоров. Но несмотря на такие злоупотребления или, вернее, благодаря им, здравые понятия о необходимости свободной морской торговли все более и яснее входили в сознание правительств и народов. Так что в 1713 году, при заключении Утрехтского мира между Францией, Испанией, Голландией и Англией, правила, охраняющие интересы морской торговли, узаконились даже трактатом.

Россия с самого вступления своего в число морских держав всегда была сторонницей свободной морской торговли. Петр I во время войны со шведами и при готовившемся разрыве с Англией не стеснил торговой деятельности подданных обоих этих государств, подобным же образом поступила и Елизавета во время войны с Пруссией.

Во второй половине XVIII века все морские державы хотя теоретически признавали необходимость свободы морской торговли, но на самом деле, особенно во время войны, не затруднялись захватывать торговые суда даже нейтральных наций. Таким образом, при начале войны за независимость Соединенных Американских Штатов, в 1778 году, появившиеся в Северном океане американские каперы под разными предлогами стали захватывать коммерческие суда, шедшие в Белое море. Это заставило русское правительство для охранения торговли в следующем году отправить к Нордкапу, под начальством контр-адмирала Хметевского, эскадру из 4 линейных судов. Но когда на другом конце Европы испанские крейсеры взяли два русские коммерческие судна под предлогом, что они везли товары в Гибралтар, занятый англичанами, тогда Россия прибегнула к международной мере, вызвавшей общее сочувствие. Декларацией, от 28 февраля 1780 года, Екатерина объявляла воюющим державам: Англии, Франции и Испании, что для освобождения морской торговли от притеснений... «считает обязанностью объявить правила, которым будет следовать, и для поддержания которых и покровительства чести российского флага и безопасности торговли ее подданных, противу кого бы то ни было, она повелит выступить в море со значительной частью своих сил».

Правила эти состояли в следующем: 1) нейтральные корабли могут свободно плавать из одного порта в другой и у берегов воюющих держав; 2) имущество, принадлежащее подданным воюющих

всякого лица или лиц, которые захватят товары или продукты и будут отстаивать свои права в каком-либо призовом суде республики.

Далее вышеназванной властью постановлено, что никакие продукты и товары, произрастающие и производимые за границей и которые должны быть ввозимы в республику на судах, принадлежащих ее гражданам, не должны перевозиться ими из какого-либо иного места или мест страны или стран, кроме тех, где названные продукты произрастают или производятся, или тех портов, куда они могут быть привозимы или обыкновенно сперва привозятся для дальнейшего транспорта, — но ни из каких иных мест и стран под угрозой конфискации и убытков, изложенных в первой части этого акта, с тем чтобы упомянутые конфискации изыскивались и употреблялись, как было сказано выше...» *(Ред.)*

держав, свободно на нейтральных судах, за исключением заповедных товаров; 3) заповедными товарами признаются только военные снаряды и оружие; 4) блокированным портом почитать только тот порт, войти в который предстоит очевидная опасность по расположению судов атакующей державы, находящихся довольно близко к порту; 5) правила эти будут служить руководством в судах и приговорах о призах.

Одновременно с объявлением правил как воюющим, так и нейтральным державам предлагалось вступить в союз с Россией для защиты общими силами свободы морской торговли. На основании декларации 28 февраля образовался союз, известный под названием «Вооруженного нейтралитета», к которому в скором времени последовательно примкнули нейтральные державы: Дания, Швеция, Голландия, Португалия, Пруссия, Австрия, Соединенные Американские Штаты и королевство обеих Сицилий. Из воюющих: Франция и Испания отозвались готовностью уважать принятые союзом правила, и только одна Англия дала уклончивый ответ, что она всегда считала обязанностью оказывать всякое уважение русскому флагу.

Для поддержания правил «Вооруженного нейтралитета», по примеру эскадры Хметевского, в 1781 году посланы были еще три эскадры, состоявшие вначале каждая из пяти кораблей, к которым впоследствии прибавлено по два фрегата. Одна из этих эскадр под начальством контр-адмирала Круза отправлена в Немецкое море, другая — с контр-адмиралом Палибиным — в Атлантический океан и третья — с контр-адмиралом Борисовым — в Средиземное море. Таким образом, наши крейсерские отряды составили цепь, охватывающую всю Европу от Нордкапа до берегов Мореи. В инструкциях, данных флагманам, начальствующим отрядами, предписывалось охранять всеми силами конвоируемые ими торговые суда, и главной обязанностью устанавливалось, «чтобы флаг наш везде надлежащим образом уважаем был».

Крейсерства эти, в которых принимали участие и другие державы, хотя в значительно меньшей степени, нежели Россия, продолжались до 1783 года, т. е. до окончания войны между Англией, Францией и Испанией.

Вооруженный нейтралитет не остался в области теории, а принес на самом деле огромную пользу морской торговле, особенно потому, что, установив правила, Россия заставила уважать их действительной силой.

Если содержание в море наших эскадр и требовало больших расходов, то они с избытком вознаградились возвышением политического значения России и приобрели ей уважение за то, что она решилась и сумела обуздать своекорыстную деятельность Англии, пользовавшейся своим морским могуществом для угнетения других, слабейших наций. Но, независимо от этого, продолжительные плавания наших эскадр в отдаленных морях послужили для русских моряков превосходной практической школой, возвысившей силу нашего флота. В продолжение столетия, протекшего со времени «Вооруженного нейтралитета», все международные трактаты, касающиеся морской торговли, были только развитием правил, принятых у нас; но

все они, как не опирающиеся на действительную силу, по большей части оставались только на бумаге.

Одним из ближайших следствий «Вооруженного нейтралитета» для нашего флота было увеличение его штата на 8 стопушечных кораблей. Сообразно с увеличением числа кораблей увеличивалось и число всех морских чинов, и это усиление флота в непродолжительном времени принесло существенную пользу.

ГЛАВА IX

ВТОРАЯ РУССКО-ТУРЕЦКАЯ ВОЙНА (1787—1793 гг.)

Причины, вызвавшие вторую турецкую войну

С самого заключения Кучук-Кайнарджского мирного трактата, несмотря на подтверждение его в 1779 году, Турция старалась уклониться от исполнения принятых на себя обязанностей, продолжая через своих агентов волновать жителей Крыма и Кубани и делать всевозможные стеснения нашей торговле.

Утверждение России в Крыму и быстрое появление на Черном море зачатков сильного флота возбуждали тревожные опасения Порты, усиливаемые враждебными нам государствами, во главе которых стояла Пруссия. Предвидя близкий разрыв с Турцией Екатерина вскоре по отъезде своем из Крыма, повелела Севастопольской эскадре быть готовой встретить неприятеля в море, а Лиманской флотилии принять меры к защите Кинбурна и Херсона.

Екатерина, сознавая слабость Черноморского флота и желая выиграть время, необходимое для его усиления, очень заботилась о поддержании мирных отношений с Турцией. Перед самым началом войны она писала Потемкину: «Весьма нужно протянуть два года, а то война прервет построение флота». Но турки также хорошо понимали это и спешили открыть военные действия, не дожидаясь объявления войны. Манифест о разрыве с Турцией состоялся 7 сентября.

Нападение турок на наши суда в лимане

21 августа 1787 г. стоявший у Очакова турецкий флот уже сделал нападение на наш фрегат Скорый и бот Битюг. Несмотря на значительные силы неприятеля и действие крепостной артиллерии, наши суда, отстреливаясь в продолжение трех часов на самом близком расстоянии от преследовавших их турок, отступили к Глубокой пристани, имея только четырех человек убитыми и ранеными. Турецкий флот, находившийся у Очакова, состоял из 3 кораблей, 1 фрегата, 1 бомбардирского бота, 14 мелких парусных судов, 15 галер и нескольких меньших гребных судов. Начальствовал флотом храбрый и опытный капитан паша Эски-Гассан, который в Чесменском сражении был командиром взлетевшего на воздух турецкого флагманского корабля.

Слабость Черноморского флота

Нашими морскими силами в Днепровском лимане командовал начальник Черноморского флота и портов контр-адмирал Н. С. Мордвинов. У него в лимане было 3 корабля, 3 фрегата, 1 бот, 7 галер, 2 пловучих батареи и несколько мелких судов. Действительная же сила нашей флотилии была несравненно слабее той, которую она должна бы была иметь по числу и рангу своих судов. При большой поспешности снаряжения и неизбежных при этом материальных недостатках, Лиманский флот крайне нуждался вообще в людях, и особенно в опытных офицерах и матросах. Артиллерия его в начале войны также была в весьма неудовлетворительном состоянии: некоторые из судов имели только половинное число орудий, на многих галерах было по одной 6-фунтовой пушке, а остальные 3-фунтовые, и только впоследствии на них и на ботах могли поставить по одному пудовому единорогу. В состав флотилии вошла даже и та эскадра, на которой императрица плыла по Днепру. Суда ее, построенные для помещения прислуги, кухни, конюшни и т. п., были наскоро вооружены и приспособлены к действию против неприятеля.

Выход флота в море

Потемкин настоятельно требовал от начальника Севастопольской эскадры контр-адмирала графа М. И. Войновича скорейшего выступления в море. «Где завидите флот турецкий, — писал он к Войновичу, — атакуйте его во что бы то ни стало... хотя бы всем погибнуть, но должно показать свою неустрашимость к нападению и истреблению неприятеля». Эскадра вышла и направилась к Варне, где находилась часть турецкого флота; но на пути встретила жесточайший шторм, заставивший ее возвратиться в Севастополь для исправления полученных повреждений. При неимоверно сильном ветре и громадном волнении, на многих судах, не отличавшихся особенной крепостью, расшатались основные части кузова: бимсы вышли из своих мест, разошлись стыки обшивных досок и открылась такая сильная течь, при которой надобно было употреблять страшные усилия, чтобы корабли удержались на воде. От лопнувших вант-путин и вант многие суда потеряли мачты, а флагманский корабль лишился всех трех.

Фрегат Крым пошел ко дну, а корабль Мария Магдалина, доведенный до невозможности держаться в море, был занесен в Босфор и сдался неприятелю. Вообще повреждения эскадры были до того значительны, что для спасения от гибели Войнович принужден был почти в открытом море стать на якорь.

Военные действия в лимане

Отсутствие помощи со стороны Войновича заставило Лиманскую флотилию удерживаться от всякого рискованного нападения на сильнейшего неприятеля, и Мордвинов ограничился преимущественно обороной. Несколько атак, произведенных турецким флотом и высаженным с него десантом к крепости Кинбурн, были с большим уро-

ном отражены огнем крепости, в которой начальствовал командующий войсками на Днепре генерал-поручик, будущий знаменитый фельдмаршал, А. В. Суворов. На помощь ему Мордвинов хотя назначил два фрегата и четыре галеры, но в деле принимала участие одна галера Десна, под командой мичмана Ломбарда. Вооружение ее состояло из пудового единорога и 16 трехфутовых пушек и фальконетов, кроме того, на галере находилось 120 гренадеров. При одной из атак Кинбурна Ломбард напал на несколько неприятельских судов, стоявших отдельно от флота, и заставил их удалиться от крепости. Во время этих неудачных нападений турок у них был взорван корабль и одна шебека и потоплены другая шебека и две канонерские лодки. В последней из атак 30 сентября, после сильной бомбардировки с подошедшего на близкое расстояние флота, неприятель высадил на Кинбурнскую косу до 5 тысяч десанта, из которого, после кровопролитнейшего боя, спаслось вплавь на свои суда едва 500 человек. В этом деле вновь отличился Ломбард, атаковавший со своей галерой левое крыло неприятельского флота и заставивший 17 мелких судов удалиться от крепости.

4 октября при ночном нападении нескольких судов нашего Лиманского флота на турецкий корабль и канонерские лодки, стоявшие у Очакова, одна пловучая батарея, вступившая в дело, не дождавшись прихода своих судов, была окружена турками. Командир ее, капитан 2-го ранга Веревкин, отбиваясь от сильнейшего неприятеля, успел выйти в море, но, выброшенный на мель у Гаджибея, свез команду с затонувшей батареи на берег, где и был взят в плен. На другой день Мордвинов с 8 судами, подойдя к Очакову, после продолжительной перестрелки заставил турецкие суда, стоявшие в тесном месте между мелями, из опасения брандеров, отодвинуться верст на 15 в море; а в половине октября неприятельский флот оставил Очаков и ушел в Босфор. Таким образом, в продолжение кампании этого года, благодаря храброй защите Кинбурна и действиям слабого Лиманского флота, без участия Севастопольской эскадры, удалось не допустить неприятеля к Херсону. Но для прочного утверждения на Днепровском лимане России необходимо было овладеть Очаковом, который, кроме опасного соседства для Кинбурна, служил неприятелю опорным пунктом для действий против Крыма. Поэтому взятие Очакова составляло главнейшую цель кампании наступающего 1788 года. Восьмидесятитысячная Екатеринославская армия, под начальством князя Потемкина, назначалась для овладения Очаковом и для занятия страны между реками Бугом и Днестром, а Украинская, в 30 тысяч, порученная графу Румянцеву, должна была, прикрывая правый фланг армии Потемкина, действовать между Днестром и Прутом. Кроме того, отдельные корпуса защищали Крым и нашу границу на Кубани.

Усиление флота к кампании 1788 года

В продолжение зимы Лиманский флот был значительно исправлен и пополнен новыми судами, между которыми находились большие дубель-шлюпки, вооруженные 11 орудиями, в том числе двумя

30-фунтовыми пушками. Мордвинов, оставленный в Херсоне, должен был заботиться о всех нуждах флота и наблюдать за общим ходом его деятельности, непосредственное же начальство над флотом поручено было двум замечательным иностранцам: принцу Нассау-Зигену и шотландцу Поль-Джонсу, принятым в русскую службу с чинами контр-адмиралов. Первый из них, совершив кругосветное плавание с французским капитаном Бугенвилем и служа сначала во французских, а потом в испанских войсках, отличился в нескольких сражениях необыкновенной храбростью и распорядительностью. Второй, Поль-Джонс, прославился своим мужеством и военными способностями в борьбе за независимость Соединенных Американских Штатов. Под начальство Нассау-Зигена поступила гребная флотилия, состоящая из 51 вымпела (7 галер, 7 дупель-шлюпок, 7 пловучих батарей, 22 военных лодок, 7 палубных ботов и одного брандера); а под начальство Поль-Джонса — эскадра из 14 парусных судов (2 корабля, 4 фрегата и 8 мелких судов). Для содействия Севастопольскому флоту, в Таганроге, Херсоне и Кременчуге построено и снаряжено было казной и частными лицами около 20 крейсерских, или корсарских судов, из которых большинство переделаны из захваченных у турок призов.

С ранней весны севастопольские крейсерские суда начали захватывать у дунайских устьев и анатолийских берегов торговые и транспортные суда неприятеля. Эскадру же Войновича, шедшую к Очакову, сильный шторм опять заставил возвратиться в Севастополь для исправления повреждений.

Подвиг Сакена

Турецкий флот, под начальством капитан-паши Эски-Гассана, явившийся в исходе мая к Очакову, состоял из 10 кораблей, 6 фрегатов и 47 галер, канонерских лодок и других мелких судов. Для защиты лимана наша парусная эскадра, между которой размещены были суда гребной флотилии, расположилась в линии от Станиславского мыса до устья Буга. Турецкий адмирал, остановясь у входа в лиман, выслал в него, для получения сведений о русском флоте, до 30 судов гребного флота, которые, увидя нашу дупель-шлюпку, шедшую из Кинбурна к Глубокой пристани, окружили ее и открыли огонь. Командир дупель-шлюпки капитан 2-го ранга Сакен отстреливался от неприятеля до последней крайности, но когда убедился в невозможности спасения, то, не допуская мысли о сдаче, свалился с ближайшими турецкими галерами и вместе с ними взорвался с дупель-шлюпкой на воздух. Подвиг геройского самоотвержения Сакена, воодушевивший до энтузиазма русских моряков, не остался без влияния и на самих турок, показав им опасность абордажа русских судов даже и при огромном превосходстве сил.

Поражение турок на Днепровском лимане

Надеясь до прибытия к Очакову армии Потемкина истребить Лиманский флот, капитан-паша два раза энергично атаковал линию наших судов, но был блистательно отбит с потерей двух кораблей

(один из них был самого капитан-паши) и трех мелких судов. После второго неудачного нападения турки, пользуясь темнотой ночи, в беспорядке бросились к выходу из лимана и, преследуемые флотилией Нассау-Зигена и огнем с батарей Кинбурна, 18 июля потеряли сожженными и потопленными 13 судов (6 кораблей, 2 фрегата, 1 бомбардирское судно и 4 мелких). В последних двух сражениях урон турок убитыми, потонувшими и ранеными доходил до 6 тысяч человек; в плен взято 1763 человека. У нас же убитых и раненых было только 85 человек.

Неуспевшие выйти в море 12 неприятельских судов остались под выстрелами Очакова, но так как они имели сильную артиллерию и могли оказать большую помощь осажденному гарнизону, то Потемкин, подойдя 1 июля с армией к Очакову, приказал уничтожить эти суда. Нассау-Зиген, несмотря на сильный огонь с крепости, смело атаковал турок и, взяв одно судно в плен, все остальные сжег и потопил. В последних битвах особенным мужеством и распорядительностью отличился грек, бригадир Алексиано, незадолго перед этим сильно оскорбленный назначением на место его Поль-Джонса. Благородная месть Алексиано, выразившаяся в полном самоотвержении и в действиях, много способствовавших победе над сильнейшим неприятелем, вызвала признательность самого Поль-Джонса и обратила внимание Потемкина.

Сражение у о. Федониси

Севастопольская эскадра, успевшая исправить свои повреждения, под начальством Войновича вышла в море и 3 июля у о. Федониси встретилась с турецким флотом. Турки имели 25 линейных кораблей и фрегатов и до 20 мелких судов; у Войновича же было 2 корабля, 10 фрегатов и 24 мелких судна. Бывший на ветре капитан-паша атаковал наш флот, направя на каждый из кораблей и больших фрегатов по пяти противников. Но и при таком превосходстве неприятельских сил, благодаря искусным и решительным маневрам начальника авангарда капитана Ушакова и меткому, живому огню нашей артиллерии, вскоре после начала сражения многие из атакующих турецких судов, потерпев повреждение, спешили уклониться от боя. Ожесточенная борьба продолжалась около 3 часов, и капитан-паша принужден был оставить место битвы. Хотя потери турок ограничились одной потонувшей шебекой, но важным следствием нашей победы было то, что неприятельский флот вместо предполагаемого появления у берегов Крыма должен был для исправления повреждений удалиться к берегам Румелии. Участвовавшие в сражении турецкие суда, сравнительно с русскими, имели гораздо сильнейшую артиллерию, и потому наши суда также не мало пострадали в этом неравном бою. Так например, фрегат Берислав кроме сильных повреждений в рангоуте получил несколько важных пробоин от турецких каменных стофунтовых ядер.

В этой первой победе Черноморского флота над значительными неприятельскими силами с особенным блеском выказались боевые способности Федора Федоровича Ушакова, высоко оцененные По-

темкиным и послужившие, впоследствии, поводом к назначению Ушакова на место Войновича.

В исходе июля турецкий флот, увеличенный судами, находившимися в устьях Дуная, явился вновь к осажденному Очакову, и турки, заняв лежащий поблизости остров Березань, возвели на нем сильные укрепления. «Он (капитан-паша), — писал Потемкин, — делает большое препятствие (успеху осады); прилепился к Очакову, как шпанская муха». В продолжение пребывания у лимана турки, несмотря на значительность своего флота, состоящего из 25 линейных и 40 мелких судов, не решались на атаку защитников лимана и успели только, пользуясь противным для наших судов ветром, высадить в подкрепление гарнизону Очакова десант в 1500 человек. Но при наступлении штиля оставшиеся у крепости 33 турецкие судна были вскоре истреблены нашей гребной флотилией.

Для отвлечения неприятельского флота от осажденной крепости Потемкин послал капитана Д. Н. Сенявина с отрядом из 5 судов к берегам Анатолии. Сенявин, успешно исполняя данное ему поручение, взял несколько призов, сжег до 10 торговых турецких судов, истребил на берегу большие запасы хлеба и вообще, как писал Потемкин, «разнес страх по берегам анатолийским, сделав довольное поражение неприятелю». Но главная цель посылки отряда Сенявина не была достигнута: турецкий флот до поздней осени упорно держался у Очакова и ушел в Босфор только в ноябре месяце. Нассау-Зиген и Поль-Джонс, сильно не поладившие друг с другом, оставили командование флотом, которым стал начальствовать попрежнему контр-адмирал Мордвинов. Наши суда держались в лимане до самых заморозков и застигнутые льдом, не имея возможности добраться до Буга и Херсона, остались зимовать в разных местах лимана. Во время этой трудной осенней стоянки от сильной бури погибли 4 вооруженные лодки.

Покорение Очакова

По удалении турецкого флота взяты были укрепления на острове Березани, и 6 декабря после кровопролитного штурма русские войска овладели Очаковом. Приобретение этой крепости имело для России важное значение: оно окончательно и прочно утвердило обладание Днепровским лиманом и прилегающим к нему краем, доставило безопасность Херсону и оградило Крым от влияния Турции.

Русские корсары в Архипелаге

В следующем 1789 году, кроме Дуная и Черного моря, по примеру прежней войны предполагалось действовать на Турцию и со стороны Архипелага. Для исполнения этого еще весной 1788 года послан был в Италию генерал-поручик Заборовский с некоторыми агентами для подготовления восстания христианского населения Турции, набора в русскую службу нескольких тысяч славян и греков и снаряжения отряда корсарских судов. Главнокомандующим морскими и сухопутными силами в Архипелаге назначен вице-адмирал Грейг,

который с сильной, вооружающейся в Кронштадте, эскадрой должен был итти в Средиземное море. Но открывшаяся война со шведами помешала отправлению эскадры Грейга и остановила набор войск среди христианских народов, подвластных Турции. Таким образом, морская деятельность наша со стороны Архипелага ограничилась только снаряжением корсарских судов. Одни из них составляли собственность греческих и славянских моряков, другие вооружены были на счет русского правительства. Все суда имели русские флаги; экипажи их, состоявшие из местных жителей, носили русскую военную форму, а капитаны и офицеры получили русские чины. В полную добычу корсаров предоставлялись суда турецкие и шведские, и строго воспрещалось нападение на суда нейтральных наций, исключая случаев явного подозрения в провозе военной контрабанды. Две корсарские эскадры, снаряженные в Триесте и Сиракузах, в марте 1789 года явились у входа в Дарданеллы. Одной из них начальствовал грек Ламбро Качони, отличавшийся необыкновенной храбростью еще в прошлую войну и получивший за свои подвиги чин майора. Другой же эскадрой, состоящей из судов, вооруженных правительством, командовал старый мальтийский капитан Лоренцо Гильгельмо, бывший пират и жесточайший враг турок. В русскую службу он принят был с чином подполковника или капитана 2-го ранга. Экипажи судов состояли из опытных храбрых моряков, готовых из-за богатой добычи на самые рискованные предприятия. Корсарские суда, несмотря на свои малые размеры и слабую артиллерию, наносили значительный вред неприятелю. Нападая на суда, идущие в Константинополь, корсары значительно затрудняли доставление в столицу съестных припасов и заставляли население чувствовать тяжесть войны. Они разоряли прибрежные селения, и один раз Ламбро Качони взял даже маленькую крепость Кастель-Россо. Захватывая и истребляя купеческие суда, корсары при удобном случае решались вступать в битву даже с военными турецкими судами, так например, эскадра Гильгельмо, состоявшая из 9 судов, между островами Зео и Сира вступила в сражение с неприятельским отрядом (из 3 кораблей, 2 полугалер и 5 кирлангчей) и принудила турок к отступлению. Вообще корсарские суда часто тревожили неприятеля, вредя торговому движению в Архипелаге. Разоряя прибрежные селения, они заставляли турецкое правительство для охраны своих берегов держать значительные отряды сухопутных войск и военных судов, чем отвлекали их от Дуная и Черного моря.

Новый турецкий султан Селим III, вступивший на престол по кончине султана Абдул-Гамида, недовольный действиями капитан-паши Эски-Гассана, назначил на его место любимца и совоспитанника своего, почти юношу, Гуссейна. Заботясь о скорейшем пополнении флота новыми судами, Гуссейн ранней весной отправил эскадры для охранения берегов к Синопу и Варне, но они не помешали нашим крейсерам истребить несколько турецких судов близ устьев Дуная и опустошить берег около Кюстенджи. Турецкий флот показывался у берегов Крыма и простоял некоторое время у Днепровского лимана, но, помня прежние неудачи, не решился сделать попытку к атаке нашего флота. В начале сентября появление Севастопольского флота

заставило турок удалиться в море и дало возможность Войновичу перейти из лимана в Севастополь с эскадрой из четырех вновь построенных кораблей, 10 фрегатов (от 50 до 20 пушек), одного бомбардирского и нескольких мелких судов. Этою же осенью из Таганрога приведены в Севастополь два новые корабля, и Войнович доносил Потемкину: «Теперь турецкий флот, кажется, имеет с кем поговорить на Черном море».

При некотором затишьи морских военных действий наши сухопутные армии, действующие в союзе с австрийцами, одержали блистательные победы. Суворов разбил турок при Фокшанах и Рымнике, князь Репнин, вступивший в командование армией вместо Румянцева, одержал победу при реке Сальче, и Потемкин занял Кишинев и Аккерман, отрезанный флотилией от помощи с моря. Военные действия этого года закончились взятием Бендер. В продолжение всей кампании для содействия сухопутным войскам на Дунае находился отряд Лиманской флотилии под начальством капитана Ахматова.

Взятие Гаджибея и основание Николаева

Важным в морском отношении успехом было взятие небольшой крепости Гаджибея, лежащей верстах в 60 к западу от Очакова при обширной бухте, из которой в то время турки вывозили большое количество хлеба и где впоследствии был построен город Одесса. В этом же 1789 году, при слиянии рек Буга и Ингула, на месте более удобном, чем в Херсоне, устроена новая корабельная верфь. Основанный при ней город назван Потемкиным «Николаевом». Первое судно, заложенное на Николаевской верфи, был 46-пушечный фрегат, названный также Николай.

Нерешительные и излишне осторожные действия графа Войновича заставили Потемкина назначить начальником Севастопольского флота и порта контр-адмирала Ф. Ф. Ушакова, славные подвиги которого не замедлили это оправдать.

Затруднительное политическое положение России

Затянувшаяся война с Турцией, несмотря на блистательные победы и занятие нескольких важных крепостей, не приводила к желаемому миру; а между тем политическая обстановка была очень напряженной. Шведская война продолжалась, и Пруссия возбудившая ее, старалась вооружить против нас и Польшу. Новая война, готовящаяся выразиться с наступлением весны 1790 года, не состоялась только по причине жадности Пруссии, требовавшей за помощь Польше городов Данцига и Торна. С кончиной императора Иосифа союз наш с Австрией ослабевал, и новый император Леопольд II, по соглашению с Пруссией в Рейхенбахе, склонялся к миру с Турцией. При таких обстоятельствах Порта, под влиянием Пруссии и Англии убежденная в крайнем ослаблении России, надеялась, продолжая войну, достигнуть почетного для себя мира.

Главнокомандующий турецкой армией на Дунае, великий визирь, ясно сознававший, что при наступательных действиях турки потерпят поражение, счел за лучшее, заняв сильным гарнизоном крепости по нижнему течению Дуная, и особенно Измаил, ограничиться оборонительным положением. Решительный же удар он предположил направить на южные пределы России, двинув от Анапы на Кубань 40-тысячный корпус и выслав многочисленный флот с сильным десантом для овладения Крымом и уничтожения Севастополя и флота. Счастливое начало военных действий обнадеживало турок в дальнейших успехах: австрийские войска, под начальством принца Кобургского, потерпели сильное поражение под Журжей, а наш генерал Бибиков, предпринявший зимний поход для взятия Анапы, был отбит и возвратился с большим уроном.

Победы флота при Керченском проливе и у Гаджибея (Тендровское сражение)

Но на море турки были далеко не так счастливы. В половине мая 1790 года Ушаков, выйдя из Севастополя с эскадрой из 7 линейных и 12 мелких судов, в продолжение трех недель обошел берега Анатолии и Абхазии от Синопа до Анапы, бомбардировал города, жег и топил суда, снимая с них грузы, и, возвратясь в Севастополь, привел с собой восемь призов, взятых в плен судов, нагруженных пшеницей. Получив известие о выходе в море турецкого флота, Ушаков отправился отыскивать неприятеля и встретился с ним у Керченского пролива. У нашего флагмана было 10 кораблей, 6 фрегатов и 17 мелких судов, а турецкий флот, под начальством капитан-паши Гуссейна, состоял из 54 вымпелов (10 кораблей, в числе которых четыре были «отменной величины», 8 фрегатов и 36 бомбардирских и мелких судов).

Утром 8 июля оба флота, построенные в линию баталии на левый галс, сблизились на пушечный выстрел. Турки, бывшие на ветре, атаковали наш авангард, состоявший под начальством бригадира Голенкина, но передовые корабли неприятеля, встреченные сильным и метким огнем, скоро пришли в замешательство. Турецкий адмирал подкрепил атаку прибавкой новых судов; а Ушаков, сомкнув линию кораблей и прибавив парусов, спешил на помощь атакованным; под ветром авангарда он из фрегатов построил линию, составившую резерв, готовый подать немедленную помощь там, где она окажется наиболее нужной.

В жестоком бою многие неприятельские суда с избитым рангоутом и такелажем упали за нашу линию, подвергаясь здесь еще большим поражениям. Ветер, изменившийся к нашей выгоде на четыре румба, позволил приблизиться к неприятелю на расстояние картечного выстрела, и при повороте турок на другой галс, под огнем нашей артиллерии, суда их терпели страшные поражения. Три сильно избитые корабля готовы были сдаться, но их спасла подошедшая помощь. Контр-адмиральский корабль загорался два раза, сбитый с вице-адмиральского корабля флаг был взят шлюпкой, спущенной с одного из русских кораблей. Когда наш флот также поворотил на

другой галс, флагманский корабль, а за ним и другие корабли турок начали спускаться для прикрытия своих избитых судов и преследуемые Ушаковым спешили уходить под ветер, продолжая отстреливаться от настигающих их противников. Благодаря наступившей темноте и лучшему, сравнительно с нашими, ходу судов неприятель успел скрыться. Самый жестокий и непрерывный бой продолжался от полудня до 6 часов вечера. Наша потеря состояла из 100 человек убитыми и ранеными, неприятельская же, повидимому, была несравненно более. Поражение турецкого флота при Керченском проливе отвратило предполагаемое покушение неприятеля на Крым.

Исправив в Севастополе повреждения своих судов, Ушаков вновь отправился в море и пошел на соединение с приготовленными к выходу четырьмя фрегатами Лиманской эскадры, находящейся у Очакова под начальством генерал-майора Рибаса.

28 августа, увидя турецкий флот, стоявший на якоре между Тендрою и Гаджибеем, адмирал, несмотря на превосходство сил неприятеля, смело атаковал его. Турки, не ожидавшие нападения, спешили рубить канаты и, вступая под паруса, ложились в бейдевинд на левый галс, направляясь к устьям Дуная. Ушаков, придерживаясь к ветру и прибавя парусов, взял такой курс, чтобы отрезать задние корабли неприятеля. Капитан-паша, тот же Гуссейн, при котором советником был опытный адмирал Саид-бей, поворотил на правый галс и, строясь в линию баталии, пошел на помощь отрезанным кораблям. Ушаков, бывший на ветре, в линии баталии, на правом же галсе спустился на картечный выстрел к неприятелю и открыл по нем жестокий огонь, скоро принудивший поврежденные турецкие корабли оставить свои места и спуститься под ветер. Трем фрегатам адмирал приказал выйти из линии и держаться против нашего авангарда для помощи ему в том случае, если бы неприятель поставил его в два огня. Сигналы о погоне за неприятелем и об усиленной его атаке, не спускавшиеся на корабле нашего флагмана, исполнялись всеми командирами судов точно и решительно. После двухчасового жестокого боя поражение неприятеля было несомненно, и турки, преследуемые на самом близком расстоянии нашими кораблями, около 5 часов вечера начали поворачивать через фордевинд и в полном беспорядке обратились в бегство. В разгар сражения были такие моменты, когда нашим кораблям, и особенно флагманскому, приходилось драться одновременно с тремя противниками.

Несмотря на сильные повреждения, турки, благодаря скорости хода их судов и наступлению темноты, вторично успели спастись от преследования победителя.

Ушаков при засвежевшем ветре стал на якорь для исправления повреждений, но при наступлении рассвета, увидев невдалеке турецкий флот, тотчас снялся с якоря и направился на неприятеля. Турки, не опомнившиеся еще от вчерашнего поражения, рассыпались в разные стороны, спасаясь от страшного врага. Во время этого бегства один 66-пушечный корабль М е л е к и - Б а х р (владыка морей) был взят в плен; а другой 74-пушечный, на котором находился Саид-бей, после самого отчаянного сопротивления загорелся и взлетел на воздух. При этом престарелый и храбрый адмирал спасен был находив-

шимися на корабле русскими пленными, которые вынесли его из огня и передали на подошедшую нашу шлюпку. Из 800 человек, составлявших экипаж погибшего корабля, удалось спасти едва десятую часть.

Во время перехода турок в Константинополь у них утонул со всем экипажем еще 74-пушечный корабль и несколько мелких судов, имевших большие повреждения. Кроме того, неприятель потерял еще два мелкие судна, взятые после сражения нашими крейсерами, и загнанную на мель пловучую батарею. В битвах 28 и 29 августа у турок было 14 больших кораблей, 8 также больших фрегатов и 23 «отборных и лучших» разного рода мелких судов. Ушаков же имел 10 кораблей, 6 фрегатов и 20 мелких судов; причем большинство турецких судов превосходило русские как по своим размерам и морским качествам, так и по силе артиллерии.

Победоносный флот, ставший на якорь у Гаджибея, 1 сентября посетил прибывший из Ясс Потемкин. В восторге от боевых успехов моряков, он благодарил их всех, от старшего до младшего. «Наши, благодаря богу, — писал он одному доверенному лицу, — такого перцу задали, что любо. Спасибо Федору Федоровичу». Главный виновник победы, Ушаков, награжден был орденом св. Георгия 2-го класса, ежегодной пенсией и пятьюстами душ крестьян.

Потемкин, убежденный бывшими примерами, что в морских битвах с турками поражение флагманского корабля расстраивает весь флот и представляется вернейшим средством для победы, предписал Ушакову иметь всегда во время сражения при своем корабле четыре лучших фрегата под именем эскадры кейзер-флага. «С помянутой эскадрой, — писал он Ушакову, — толкайтесь на флагманский (корабль), обняв его огнем сильным и живым; разделите, которое судно должно бить в такелаж, которое в корпус, и чтобы при пальбе ядрами некоторые орудия пускали бомбы и брандскугели, но не занимайтесь брать, а старайтесь истребить, ибо одно бывает скорее другого. Требуйте от всякого, чтобы дрались мужественно, или, лучше скажу, по-черноморски».

Действия Дунайской флотилии

Заключенный в августе мир со Швецией позволил начать наступательное движение на Дунае. Для содействия сухопутной армии, направленной к нижнему течению Дуная, послана была под начальством генерал-майора Рибаса Лиманская гребная флотилия; конвоировать ее от Очакова до устьев Дуная велено было Ушакову с Севастопольской эскадрой. Не имея возможности быть у Очакова ко времени выхода в море флотилии Рибаса, Ушаков подошел к ней только тогда, когда она входила в устье Дуная. Разослав крейсеры для защиты реки от турецкого флота, адмирал простоял на якоре до половины ноября месяца в весьма неудобном месте в виду Сулинского и Килийского устьев, и когда в присутствии здесь флота уже не было необходимости, Ушаков, обойдя вдоль румелийского берега почти до Калиакрии, возвратился в Севастополь, куда собрались и крейсеры, успевшие взять несколько призов.

Флотилия Рибаса, вошедшая в Дунай, состояла из 34 судов (22 лансонов, 6 дупель-шлюпок, 2 катеров, 1 шхуны и 1 мелкого

судна), 48 казацких лодок и нескольких транспортов. В продолжение осени 1790 года нашей сухопутной армией взяты были крепости: Килия, Тульча, Исакчи, в которой находился огромный склад разнородных запасов для турецкой армии, и, наконец, после кровопролитнейшего штурма 11 декабря пал взятый Суворовым Измаил, составлявший главный опорный пункт неприятеля для действий на Дунае. При взятии этих крепостей, за исключением Килии, принимал самое деятельное участие гребной флот, оказавший большую пользу сухопутным войскам. Общее число неприятельских судов, взятых в плен, было около 60, а число взорванных на воздух и потопленных доходило до 200.

Одним из замечательных дел Рибаса было взятие укреплений при входе в Сулимское устье; это открыло флотилии свободный вход в Дунай. Он при осаде Измаила, бывши на дубель-шлюпке под командой Ломбарда, зажег и взорвал брандскугелем большое турецкое судно, находившееся от атаковавшей его дубель-шлюпки в расстоянии не более 30 сажен.

Корсарские суда наши, находящиеся в Архипелаге, продолжали приносить некоторую пользу, но она много ослаблялась несогласными действиями отрядов Ламбро Качони и генерала Псаро, принявшего командование отрядом Лоренсо Гильгельмо. Самолюбивый Ламбро Качони, не желая подчиняться Псаро, умышленно удалялся от него и действовал самостоятельно. Один раз, избегая совместного действия с отрядом Псаро, Ламбро, вступив в бой с сильной неприятельской эскадрой, был совершенно разбит и, принужденный сжечь свои пять судов, едва спасся на берег.

Надежды турок на успешное действие двинувшегося от Анапы 40-тысячного корпуса совершенно не оправдались. Встреченные в сентябре месяце на Кубани генералом Германом турки были разбиты наголову и бежали с большим уроном, оставив в руках победителей 30 орудий. Помогавшие туркам скопища горцев были рассеяны, а два ближайшие к нашей границе владетельные князя и обитатели берегов реки Лабы приняли подданство России. Таким образом, в продолжение кампании 1790 года Турция на море и на суше потерпела поражение. Казалось, что понесенные ею неудачи, из которых важнейшая была потеря Измаила, должны были заставить ее склониться к миру, но этому мешало влияние Пруссии и Англии. Первая, отклоняя Австрию от союза с Россией и восстановляя против нее Францию, стягивала уже войска к нашей границе; Англия же вооружала сильный флот, угрожая отправить его в Балтийское море. В надежде на такую могущественную помощь Турция, несмотря на тяжелые потери, решилась продолжать войну.

В 1791 году флотилии Рибаса, оставшейся на Дунае, предстояло попрежнему содействовать нашей армии, а Севастопольскому флоту, под начальством Ушакова, удерживать турецкий флот от покушения на берега, обеспечивая тем свободу передвижения наших сухопутных войск. Флотилия Рибаса охраняла берега Дуная и, забирая или истребляя турецкие суда, неоднократно перевозила через реку значительные отряды наших войск или наводила для перехода их мосты,

как было у Галаца. Наконец, она оказала важную помощь при взятии Браилова и особенно Мачина, при котором князь Репнин разбил 80-тысячную неприятельскую армию.

Сражение у Калиакрии

Вышедший в Черное море, под начальством капитан-паши Гуссейна, турецкий флот состоял из 18 кораблей, 10 больших и 7 малых фрегатов и 43 мелких судов. Кроме собственно турецких здесь были суда тунисские, алжирские, триполийские и албанского города Дульциньо. Турки, расположившиеся на якоре под выстрелами береговых батарей у румелийского берега близ Калиакрии, против мыса Калерах Бурну, 31 июля были атакованы Севастопольским флотом под командой Ушакова. Наш флот, по числу судов вдвое меньший против турецкого, состоял из 16 линейных кораблей (в числе которых 9 имели от 46 до 50 пушек), 2 фрегатов, 2 бомбардирских и 19 мелких судов.

Пройдя под огнем батарей между неприятельским флотом и берегом, Ушаков, бывший на ветре, стремительно атаковал турок. Не имея времени поднять якоря, неприятельские суда рубили канаты и, при довольно сильном ветре, в беспорядке вступая под паруса, сталкивались между собой и ломали рангоут. Торопясь удалиться под ветер, турки, после нескольких неудачных попыток, успели построиться в линию баталии на левый галс. Ушаков, преследовавший их в трех колоннах, построил флот в линию баталии на тот же галс и, сомкнув дистанции, атаковал неприятеля. Корабль Рождество Христово, под флагом Ушакова, подойдя на расстояние полукабельтового к носу корабля алжирского флагмана Саид-Али, сбил у него фор-стеньгу и грот-марса-рей и нанес такие повреждения, что заставил его отступить за другие корабли. Жестокий бой, продолжавшийся долее трех часов, окончился полным поражением турок. Бежавшие в беспорядке, на фордевинд, страшно избитые неприятельские корабли опять прикрыла спасительная для побежденных ночь, и стихнувший ветер дал возможность исправить более опасные повреждения. Но несмотря на это, на пути в Босфор, при скрепчавшем ветре, некоторые наиболее пострадавшие в битве суда пошли ко дну, а другие принуждены были укрыться у берегов Румелии и Анатолии. Одна только Алжирская эскадра добралась до Босфора, и когда разбитый Ушаковым флагманский корабль, имевший более 450 человек убитыми и ранеными, среди ночи стал тонуть, то, требуя помощи пушечными выстрелами, он страшно встревожил султана и всю столицу. Печальное положение возвратившихся судов ясно указывало, каков был исход битвы. Панический страх, охвативший жителей Константинополя, увеличился еще распространившимся слухом о скором появлении в Босфоре «Ушак-паши», как турки называли Ушакова. Славная победа при Калиакрии стоила нам только 17 человек убитых и 27 раненых; а повреждения, полученные судами, оказались до того незначительными, что были исправлены в течение трех суток.

Между тем, победы нашей армии на Дунае, взятие штурмом крепости Анапы и занятие Суджук-Кале (нынешнего Новороссийска)

генералом Гудовичем заставили турок приступить к заключению мира, предварительные условия которого были подписаны князем Репниным и великим визирем 31 июля, в день сражения при Калиакрии. Если Порта до сих пор все еще колебалась при выборе между миром и войной, то победа Ушакова, угрожавшая безопасности самой столицы, заставила турок убедиться в необходимости скорейшего заключения мира.

Ясский мирный договор

По мирному трактату, заключенному в Яссах 29 декабря 1791 года, восстанавливался в полной силе трактат Кучук-Кайнарджский, с последующими его разъяснениями и дополнениями. Границей нашей с Кавказом осталась река Кубань, а с Европейской Турцией — Днестр. В числе прочих статей выговорены различные обеспечения и льготы для княжеств Молдавии и Валахии, оставляемых во владении Турции, и обеспечивалось спокойствие и безопасность находящихся под покровительством России владений царя карталинского и кахетинского.

ГЛАВА X

РУССКО-ШВЕДСКАЯ ВОЙНА 1788—1790 гг.

Общая обстановка

Враждебные нам государства, следившие с завистью и опасением за быстрым политическим возвышением России и расширением ее владений, успев возбудить войну с Турцией, считали лучшим средством, для большего ослабления России, вовлечь ее одновременно в войну со Швецией. Для осуществления этого намерения удобным орудием был шведский король Густав III, мечтавший о возможности возвращения провинций, завоеванных Петром I, и при пылком характере и уверенности в своих военных способностях готовый на всякое рискованное дело.

Зная, что все внимание русского правительства обращено на войну с Турцией, отвлекавшую наши военные силы к южным пределам государства, Густав, при бессилии нашем на севере, был совершенно уверен в невозможности сопротивления замышляемому им неожиданному нападению. Но так как по существующей в Швеции конституции король без согласия сейма не имел права начинать войны, за исключением случая защиты государства от неприятельского нападения, то для придания, в глазах шведов, законности замышляемой войне с Россией Густав всеми мерами старался вызвать русских на первое враждебное действие. Однакоже наша сдержанность заставила его, не дожидаясь объявления войны, в июне 1788 года приступить к осаде принадлежавшей нам финляндской крепости Нейшлота и, введя сильный флот в Финский залив, захватить наши два фрегата, бывшие в крейсерстве. По совершенно несправедливому предлогу приказав нашему послу выехать из Стокгольма, король 1 июля обратился к Екатерине II с самыми странными требованиями, в числе которых было: возвращение Швеции принадлежавшей нам части Финляндии по Систербек, возвращение Турции полуострова Крыма, заключение мира с Турцией при посредстве Швеции и немедленное разоружение Балтийского флота.

Новая война застала нас, действительно, врасплох: на финляндской границе почти не было войск, кроме крепостных гарнизонов, а морская деятельность направлена была, главным образом, на спешное приготовление Архипелагской эскадры Грейга. Между тем, боевая готовность сухопутных и морских сил неприятеля и близость его к пределам России возбуждали сильное опасение и за самую столицу,

также вовсе не готовую к защите. Закипевшая деятельность соответствовала опасности. Все бывшие поблизости войска двинули в Финляндию, торопясь пополнять их вновь набираемыми рекрутами. Из церковников и праздношатающихся в столице людей сформировали два батальона, а из ямщиков — казачий полк. Армии, составленной из таких разнообразных элементов и едва доведенной до 14 тысяч человек, предстояло бороться с 36 тысячами хорошо обученного регулярного неприятельского войска, предводимого смелым и энергичным королем. Но дух, которым проникнуты были наши войска, ясно выразился при первом столкновении с неприятелем: комендант неожиданно осажденного Нейшлота, безрукий ветеран, майор Кузмин, на требование короля о сдаче крепости отвечал: «Я без руки, не могу отворить ворота; пусть его величество сам потрудится». И ворота крепости в продолжение всей войны остались затворенными для шведов.

Из эскадры Грейга, почти готовой к выходу в море, в Кронштадте находилось 15 кораблей, 6 фрегатов и 2 бомбардирских судна. Входившие в состав ее три стопушечные корабля и фрегат, по трудности проводки через Зунд глубокосидящих кораблей, отправлены были прежде в Копенгаген, под начальством вице-адмирала Виллима Петровича Фондезина. С этим отрядом пошли также транспорты, нагруженные пушками и другими предметами, назначенными для построенных в Архангельске 5 кораблей и 2 фрегатов, шедших в Копенгаген под начальством контр-адмирала Повалишина на соединение с эскадрой Грейга.

По случаю войны со шведами отправление эскадры в Архипелаг, разумеется, не состоялось, и для действия против неприятеля самым спешным образом готовили еще 5 кораблей и 2 фрегата, предназначавшиеся прежде для практического плавания в Балтике. Этот отряд, под начальством контр-адмирала Мартына Петровича Фондезина, вошел в состав флота, порученного в команду Грейга.

Гогландское сражение

По выходе из гавани Грейг со своей эскадрой перешел к Красной горке, поджидая там отставший в приготовлении к походу отряд Мартына Фондезина и, практикуя команду в действии артиллерии и управлении парусами, он только через неделю мог отправиться на поиски неприятеля. Флоты встретились 6 июля по западную сторону Гогланда, между островком Стеншхер и мелью Калбодегрунд. У Грейга было 17 кораблей, из которых 5 наскоро вооруженных и не имеющих полного комплекта команды, составленной большею частью из вновь набранных неопытных матросов. Шведский же флот, бывший под начальством брата короля генерал-адмирала герцога Зюдерманландского, состоял из 17 кораблей и 7 больших фрегатов с артиллерией, по калибру равной корабельной. Кроме своевременного вполне исправного снаряжения судов, шведы имели около полутора месяца времени для практического обучения своих экипажей.

Неприятельский флот, бывший под ветром от нашего и лежавший левым галсом, держался, как на маневрах, в правильной линии,

сохраняя между судами равные интервалы. Между тем, спускавшийся на шведов наш флот сохранял довольно правильный строй только в авангардии и передовой части кордебаталии, за которой в беспорядке шли 8 судов, в большинстве принадлежавшие к отряду Фондезина. Далеко отставшие задние корабли, несмотря на сигналы адмирала, сопровождаемые пушечными выстрелами, не торопились приблизиться к неприятелю.

Передовым в нашей линии был корабль Всеслав контр-адмирала Тимофея Гавриловича Козлянинова. По диспозиции ему следовало быть третьим, но по уходе в конец линии двух кораблей, не понявших сигнала, корабль Козлянинова сделался передовым. Грейг на корабле Ростислав отважно спускался под бомбрамселями и лиселями на корабль генерал-адмирала, держа сигнал: «арьергардии вступить в свое место». Неправильность нашей линии заставила адмирала семь своих передовых кораблей поставить под огонь двенадцати неприятельских с той целью, чтобы для каждого из следующих задних кораблей оставить по одному противнику. Первые выстрелы раздались в 5 часов вечера. При тихом ветре, почти не разгоняющем дыма, неприятели ожесточенно поражали друг друга на расстоянии картечного выстрела. В половине восьмого часа два передовые корабля, дравшиеся с кораблем Козлянинова, а также корабль шведского генерал-адмирала и следующий за ним, находившиеся против Ростислава, бывшие не в состоянии долее выдерживать огонь, спустились за линию на буксирах своих шлюпок. Вслед за ними и остальные корабли начали сдаваться под ветер, выравниваясь по флагману и смыкая линию. Победное «ура» нашего флота приветствовало отступление неприятеля. Наши корабли, с помощью буксиров сблизясь с неприятелем, возобновили несколько ослабевший огонь; но спустя немного времени, при совершенно затихшем ветре, под густым покровом дыма, шведские корабли один за другим начали выходить из-под наших выстрелов. Корабль Принц Густав, вице-адмирала Вахмейстера, сдался кораблю Ростислав; но и наш корабль Владислав, свалившийся за линию и попавший в середину неприятельских судов, был взят ими с совершенно избитым корпусом и рангоутом, поврежденным рулем, сбитыми якорями и несколькими разорванными от усиленной пальбы пушками.

По окончании сражения шведы удалились в Свеаборг. Несмотря на одинаковое число потерянных кораблей, как будто уравнивающее боевой успех обоих противников, на самом деле полная победа была на нашей стороне. Важнейшим следствием Гогландского сражения было уничтожение смелого до дерзости намерения Густава овладеть Петербургом. Рассчитывая, что наш флот, потерпев полное поражение, укроется в Кронштадте, а при стянутых в Финляндию сухопутных силах столица останется без достаточной военной охраны, шведский король располагал, перевезя на судах гребного флота из Биорко к ораниенбаумскому берегу тысяч 20 лучших из своих войск, овладеть с ними беззащитным со стороны берега Петербургом. Но победа Грейга изменила дело.

Потерпевший важное повреждение шведский флот, исправлявшийся в Свеаборге и надеявшийся, что Грейг занят тем же в Крон-

штадте, никак не ожидал скорого появления русских и рассчитывал на полную безопасность своих крейсеров, высылаемых в море. Однакоже и в этом случае энергичный адмирал не оправдал расчетов неприятеля. Хотя суда нашего флота имели также значительные повреждения, как например, в корпусе иных кораблей было до 120 пробоин, а корабль Козлянинова потерял весь рангоут, и общее число убитых и раненых доходило до 1300 человек, но Грейг не пошел в Кронштадт, а отправив туда четыре наиболее избитых корабля, остальные исправил у Сескара и, не теряя времени, двинулся к Свеаборгу.

Блокада Свеаборга

Спокойно стоявшие милях в двух от входа на рейд 3 шведские корабля и фрегат в туманное утро 26 июля вдруг увидели перед собой передовые корабли нашего флота. Обрубив канаты, шведы спешили скрыться в шхеры, причем 60-пушечный корабль Густав Адольф попал на мель и принужден был спустить флаг. По невозможности снять его с мели, он был зажжен и взорван в виду неприятельского флота, который, несмотря на попутный ветер, не решался выйти с рейда для спасения своего корабля и с этого времени остался запертым в Свеаборге. Грейг, находясь с флотом у Ревеля в постоянной готовности вступить под паруса, держал у Свеаборга и по Финскому заливу сильные отряды крейсеров, которые внимательно стерегли выходы с Свеаборгского рейда, наблюдали за шхерами от Свеаборга до Гангута и, составляя цепь поперек Финского залива, захватывали все суда, идущие из Швеции с провиантом и другими предметами, необходимыми для армии и флота. Бдительный надзор русских крейсеров создал продовольственные затруднения в лагере неприятеля.

Военные действия в шхерах

Лишенный содействия корабельного флота, король изменил свой план движения на Петербург и располагал овладеть им при помощи направленной по северному берегу Финского залива армии, подкрепленной сильным гребным флотом. У нас же, к сожалению, в мирное время вообще мало заботились о гребном флоте, забывая, что в случае войны со Швецией он имел бы первенствующее значение; вследствие этого теперь против 120 судов, приведенных в шхеры Густавом, мы могли выставить только 8 полугалер, которые, под командой капитана 1 ранга Слизова, находились при Финляндской армии. Для взятия нашей приморской крепости Фридрихсгама король, желая высадить в тыл ее сильный десант, повез его шхерами на судах гребного флота. Вызванный из Выборга главнокомандующим нашей армией графом Мусиным-Пушкиным ничтожный отряд Слизова был выслан помешать движению шведов. Храбрый и опытный моряк Слизов смело открыл огонь по передовым судам неприятеля, но когда главнокомандующий увидел силы шведов, он немедленно приказал отступить, что, при смелости и распорядительности Слизова, отряду удалось исполнить, не потеряв ни одного судна.

Шведы, обложив Фридрихсгам с сухого пути и с моря, открыли по нем бомбардировку; но на другой же день, неожиданно для гарнизона, сняли осаду и отступили к своей границе. Причинами отступления были, во-первых, усиливающееся неудовольствие против короля в народе и войске за самовольное начало отяготительной и, как показало Гогландское сражение, весьма опасной для Швеции войны с сильным соседом и, во-вторых, опасение вторжения датчан в шведские владения. Наша союзница Дания, получив сведения о проигранной шведами битве и крепкой блокаде их флота в Свеаборге, решилась объявить Швеции войну, и датские войска, перейдя со стороны Норвегии границу, направились к Готенбургу, важнейшему после Стокгольма городу Швеции.

Густав, двинувшийся на гребном флоте шхерным фарватером от Свеаборга к Або, должен был остановиться в Твереминне, потому что у Гангута ему закрывал путь сильный отряд нашего корабельного флота. Вследствие постоянной бдительности отряда, обход его представлял для неприятельских гребных судов неодолимые трудности. 3 октября шведы воспользовались штилем и сделали попытку провести с запада несколько гребных транспортов, навстречу которым из Твереминне выслали восемь галер и канонерских лодок. Стоявший на конце нашей линии гребной фрегат св. Марк направился с транспортом и заставил шведов укрыться за ближайшие островки. Но через день, 5 октября, шведский гребной отряд, вышедший для конвоирования транспорта, атаковал фрегат св. Марк и после сильной перестрелки должен был отступить; а в продолжение боя вооруженные барказы наших судов успели отрезать транспорты и 14 из них взяли в плен.

Одновременно с неудачами неприятеля и наш флот понес тяжелую потерю. Адмирал Грейг простудился и 15 октября скончался на своем корабле Ростислав. Флот лишился одного из полезнейших деятелей, способствовавших его возрождению, доказанному победами при Чесме и Гогланде.

Уход шведского флота из Свеаборга

В позднее осеннее время не решились продолжать блокаду Свеаборга, и Козлянинову, принявшему временно командование флотом, было велено с 10 лучшими кораблями итти на зимовку в Ревель, послав остальные корабли в Кронштадт, кроме трех бывших при Гангуте, которые должны были отправиться в Данию на усиление эскадры Фондезина. Следствием снятия блокады было спасение шведского флота, который 9 ноября вышел из Свеаборга и беспрепятственно дошел до Карлскроны.

Действия отряда Фондезина в Зунде

Эскадре Виллима Фондезина, находившейся при начале войны в Копенгагене, поручалось разорить Готенбург, где находились три неприятельских военных фрегата, и сделать поиск на другой, лежащий против Скагена, довольно значительный город Марстранд. Но вместо этого, проведя в бездействии около месяца, Фондезин, без

всякой необходимости, разорил одно мирное прибрежное шведское местечко, чем возбудил сильное негодование даже в союзниках наших — датчанах. Затем, не получив обстоятельных сведений о том, где находятся неприятельские фрегаты, неосторожный адмирал отправил в Архангельск два транспорта с артиллерией и другими предметами для вновь построенных судов, и один из этих транспортов — Кильдюин в виду нашей эскадры был взят шведскими фрегатами. В Копенгагене к Фондезину присоединились приведенные из Архангельска контр-адмиралом Повалишиным новые четыре корабля (пятый, ставший на мель, был оставлен для починки в Норвегии) и 2 фрегата; 2 построенные в Англии катера (бриг и тендер) и датские 3 корабля и 1 фрегат. Таким образом, составилась сильная эскадра в 10 кораблей (в числе их 3 стопушечных), четыре фрегата, два катера и четыре транспорта. Адмиралу предписано было блокировать Карлскрону, а при появлении шведского флота сразиться с ним, не допуская его в порт. Фондезину, явившемуся к своему посту в исходе сентября, по приказанию Грейга, поставлено было в непременную обязанность продолжать блокаду до исхода или, по крайней мере, до половины ноября. Но узнав о кончине адмирала и уходе на зимовку судов, блокирующих Свеаборг, Фондезин 20 октября, не дожидая даже посланных к нему Козляниновым трех кораблей, отправился к Копенгагену, и благодаря такой неисполнительности адмирала, шведскому флоту, вышедшему из Свеаборга, удалось благополучно пройти в Карлскрону. Промедлив целый месяц постановкой судов своего отряда на безопасную зимовку, Фондезин оставил их в Зунде, где суда целую зиму, подвергаясь крайней опасности, носились вместе с плавающим льдом между берегами Дании и Швеции. Если ни одно судно не погибло, то это должно отнести только к заботливости и знанию дела командиров, а также к счастливой случайности. Оценкой распоряжения Фондезина могут служить слова Екатерины: «Фондезин проспит и потеряет корабли». В исходе декабря он был сменен, и весной 1789 г. в командование вступил Козлянинов, произведенный в вице-адмиралы.

С наступлением зимы военные действия прекратились. Несмотря на предположения Грейга о возможности в зимнее время овладеть Свеаборгом, главнокомандующий Мусин-Пушкин не решался на такое смелое предприятие. Шведский же король занят был, главным образом, внутренними делами государства и на собранном им сейме, или риксдаге, успел склонить представителей к согласию на продолжение войны с Россией.

Приготовления к кампании 1789 г.

Пользуясь временной приостановкой военных действий, оба противника были заняты усиленными приготовлениями к кампании 1789 года. У нас, в Ревеле, вооружал эскадру адмирал Василий Яковлевич Чичагов, назначенный вместо Грейга начальником Балтийского флота. К нему должны были присоединиться: готовящийся в Кронштадте отряд вице-адмирала Спиридова и впоследствии у Карлскроны Копенгагенская эскадра. Вообще в наших трех портах приго-

товлялся к выходу в море 41 корабль, не считая 8 достраивающихся на стапелях, а также фрегатов и других судов корабельного флота. Затем в Петербурге строились и исправлялись до 150 судов гребного флота и около 200 шлюпок.

Шведский корабельный флот, имевший до 30 линейных судов, находился в Карлскроне, за исключением трех больших фрегатов, зимовавших в Готенбурге; а гребной, в числе около 140 судов, делился на две почти равные части, из которых одна находилась в Стокгольме и портах Швеции, а другая в Свеаборге. Сверх этого у шведов было несколько судов гребного флота на озере Саймо, для которого и у нас в Вильманстранде строилось 10 канонерских лодок.

Положение эскадры нашей в Копенгагене по политическим отношениям было довольно затруднительное. Дания, находящаяся под давлением Англии и Пруссии, хотя не заключала со Швецией мира, но принуждена была оставаться в бездействии. С другой стороны, очень дорожа расположением России, датское правительство считало долгом охранять от неприятеля находящуюся у Копенгагена нашу эскадру и поэтому решило принять следующую меру: датский флот, почти равносильный эскадре Козлянинова, поставлен был вместе с ней в линию у северного входа на Копенгагенский рейд, южный вход которого защищался четырьмя старыми, негодными для плавания, кораблями. Таким образом, датчане, охраняя свою столицу от нападения шведов, вместе с тем охраняли и нашу эскадру.

Взятие Кроуном тендера и фрегата

Военные действия 1789 года открылись блистательными подвигами командира катера Меркурий капитан-лейтенанта Романа Васильевича Кроуна. Посланный Козляниновым для сбора сведений о шведском флоте Кроун, 29 апреля у Борнгольма, после непродолжительной перестрелки взял неприятельский крейсер, 12-пушечный тендер Снапоп. А находясь в отряде капитана Лежнева, отправленного в Категат для встречи и конвоирования корабля, зимовавшего в Норвегии, Кроун, 21 мая, после упорного боя заставил спустить флаг 40-пушечный фрегат Венус, один из трех зимовавших в Готенбурге. В обоих этих случаях капитан Кроун выказал не только храбрость и отличные морские сведения, но и редкую находчивость и умение кстати употребить военную хитрость, много пособившую успешности дела. При встрече с Меркурием, оба раза неприятель не подозревал в нем военное судно, а по всем признакам уверен был, что видит купца. Затянутые черной парусиной пушечные порты Меркурия, скрытые придвинутые вдоль борта пушки, загрязненная палуба, небрежно поставленные паруса, искривленные реи и необтянутый такелаж ввели в заблуждение не только командиров неприятельских судов, но даже шведских лоцманов, обманом захваченных Кроуном с острова Винго.

Действия корабельного флота

По приходе в Копенгаген зимовавшего в Норвегии корабля, Козлянинов, получив сведения о выходе в Балтийское море эскадры Чичагова, отправился на соединение с ним, имея под своим флагом

11 кораблей, 3 фрегата и 2 катера. Артиллерия этой эскадры была значительно усилена заменой старых малокалиберных пушек купленными в Шотландии карронадами большого калибра.

Чичагов, согласно данным ему инструкциям, в мае отправил отряды судов ко входу в Финский залив для наблюдения за неприятельским флотом и к шхерам Гангута и Паркалауда для осмотра этих важных пунктов и, если возможно, для заграждения в них пути судам шведского гребного флота. В Гангуте оказались сильные неприятельские укрепления, имеющие до 50 пушек и мортир и вполне обеспечивающие шведам свободное движение по шхерному фарватеру. Посланный же к Паркалауду капитан 2-го ранга Шешуков с отрядом из одного корабля, 2 фрегатов и 2 катеров застал там в шхерах большое движение неприятельских судов, подвозивших провиант и другие грузы для армии и успевших уже захватить до 10 наших транспортов. Шведские галеры сделали попытки заставить Шешукова очистить фарватер, но были отбиты, и потому все транспорты, идущие из Швеции к армии, должны были сдавать свой груз на берег, не доходя до Паркалауда, в Барезунде. 21 июня 8 судов неприятельского гребного флота, шедшие со стороны Свеаборга, хотели прорваться у Паркалауда и, поддержанные огнем береговых батарей, атаковали Шешукова; но после упорного боя, продолжавшегося более двух часов, должны были отступить; сбитые же батареи были заняты нашим десантом.

Чичагов, поджидая вооружающиеся в Кронштадте суда, спустя месяц по соединении с Кронштадтской эскадрой Спиридова, 2 июля вышел в море и у южной оконечности острова Эланда встретил шведский флот, бывший под начальством герцога Зюдерманландского и состоявший из 21 корабля и 8 фрегатов. Хотя у Чичагова было только 20 кораблей, но они по силе своей артиллерии, а также по количеству и качествам экипажей имели значительное преимущество перед неприятелем, на судах которого был неполный комплект экипажей, частью пострадавший от бывшей в Карлскроне заразной болезни.

Эландское сражение

15 июля флоты противников сблизились. Шведы, бывшие на ветре, в линии баталии на левом галсе, начали медленно спускаться к нашему флоту и, при изменяющемся ветре исправляя свою линию, видимо, старались не быть отрезанными от Карлскроны. Перестрелка на дальнем расстоянии продолжалась с двух часов пополудни до самого вечера. Оба флагмана как будто избегали решительного боя. У нас 10 кораблей вышли из сражения вовсе без потерь; а на остальных — убитых и раненых было 210 человек. Важнейшая из наших потерь была смерть одного из лучших русских моряков, командира корабля М с т и с л а в капитана Муловского, готовившегося в первое русское кругосветное плавание, совершенное впоследствии Крузенштерном. Шведские корабли, по всей вероятности, потерпели не менее наших; во время боя три из них были выведены буксирами за линию. После сражения шведы скрылись в Карлскрону; а к Чичагову 21 июля подошла эскадра Козлянинова, и адмирал, продер-

жавшись несколько дней у Карлскроны и не предпринимая ничего против неприятеля, возвратился к Ревелю, где и оставался до конца кампании. Посланный от флота в шхеры отряд, под начальством капитана Тревенина, имел в Барезунде удачное дело с неприятелем, но при этом один наш корабль разбился о подводный камень, а при возвращении отряда в Ревель встал на мель и разбился другой корабль, на котором находился сам Тревенин.

Военные действия в Финляндии

Военные действия в Финляндии весной 1789 года начались наступательным движением правого северного крыла нашей армии, оттеснившего шведов и овладевшего всем южным берегом бассейна озера Саймо. Но так как это движение ослабило несколько центр и левый наш фланг, находящийся на Кюмени, у Абборфорса, то шведский король, прибывший в конце мая в Борго, повел атаку на центр, перешел Кюмень и заставил наши войска отступать в ожидании прибытия гребного флота. Поражение, нанесенное шведам 5 июля в центре их линии у деревни Кайпиайс, заставило Густава снова отступить за Кюмень, удержав за собой только острова, лежащие в устьях этой реки, у которых в то время находился шведский гребной флот.

Несмотря на всевозможные старания, гребной флот только 8 июня мог выйти из Кронштадта в числе 75 галер, канонерских лодок, дубель-шлюпок, катеров и других судов. Начальство над гребным флотом вверено было принцу Нассау-Зигену, произведенному в вице-адмиралы. Назначенной для усиления гребного флота резервной эскадрой командовал вице-адмирал Круз.

Войдя в шхеры и присоединив к себе 13 судов находившегося в Выборге отряда Слизова, Нассау 3 июля подошел ко входу в Фридрихсгамский залив, недалеко от которого, у острова Котки, находилась значительная часть неприятельского гребного флота, бывшая под начальством способнейшего из шведских морских офицеров oбер-адмирала Эренсферда.

Выждав прибытие из Кронштадта запоздавших вооружением судов гребного флота и вновь снаряженной резервной эскадры Круза, состоявшей из 2 кораблей, 2 фрегатов, 2 бомбардирских и 2 мелких судов, Нассау решился атаковать шведов. К неприятельскому флоту, стоявшему на окруженных островами двух плесах (малом и большом Роченсальмских рейдах), можно было подойти двумя путями: с севера весьма узким проходом, называемым Роченсальми (шведская дефилея), или Свенск-Зунд, или Королевские ворота; а с юга проходом между островами шириной в 400 саженей.

По несогласию во взглядах Нассау и Круза на порядок ведения предстоящей атаки неприятеля, место Крузо занял бывший на флоте обер-интендант Балле. Оставив его с 11 большими и 9 малыми судами для нападения на шведов со стороны южного прохода, Нассау, имея 66 большей частью легких и небольших судов, должен был повести атаку со стороны Королевских ворот. Эренсферд, у которого было 62 боевых судна и до 24 транспортов, выставил против Балле свои главные силы, состоявшие из больших судов, мелкие же суда и

транспорты поместил на севере; для защиты Королевских ворот он поставил 4 бомбарды, и в самом узком месте прохода затопил суда, сделавшие его недоступным даже для галер и мелких судов.

Роченсальмское сражение

Около 10 часов утра 13 августа эскадра Балле, приблизясь к неприятелю, открыла огонь, но после пятичасового жестокого боя под сосредоточенными выстрелами значительно сильнейшего неприятеля наши поврежденные суда, одно за другим, начали выходить из линии, причем два судна были захвачены шведами. Скоро выстрелы наших судов стали редеть, и в шесть часов началось их общее отступление.

Между тем, на севере эскадра Нассау, подойдя к Королевским воротам и найдя закрытый проход, долго оставалась под огнем неприятеля. Наконец, по другому мелкому проливу успело пробраться на рейд несколько наших канонерских лодок, а в седьмом часу, с страшными усилиями и потерей людей, удалось настолько разломать затопленные в Королевских воротах суда, что фарватером этим могли пройти галеры. Едва эскадра Нассау прорвалась на рейд, как победа наша сделалась несомненной: первыми отбиты были нами суда взятые у Балле, а потом начали сдаваться и шведские. В темноте и дыму отчаянная битва ядрами, картечью, книпелями, даже ружейным огнем продолжалась до 2 часов ночи. Разбитые шведы отступили по направлению к Ловизе, долго и упорно преследуемые нашими галерами и канонерскими лодками. Среди сражения, когда исход его уже был очевиден, король приказал сжечь более 30 транспортов и мелких судов, стоявших на мелком рейде, ближе к устьям Кюмени. У неприятеля было взято 5 больших судов, 1 галера, 1 канонерская лодка и 2 госпитальных судна. В числе пленных было 37 офицеров и 1100 нижних чинов. Наша потеря заключалась в одной галере и канонерской лодке, погибших от взрыва, и 58 офицерах и тысяче нижних чинов убитых и раненых. Нассау-Зиген предлагал главнокомандующему Мусину-Пушкину сильным десантом, высаженным в тылу неприятеля, отрезать королю наступление, а нашей армией, атаковав в это же время шведов с фронта, заставить их положить оружие. Но король, узнав о намерении Нассау, пункты более удобные для высадки десанта защитил батареями и поспешил отступить к Ловизе, преследуемый нашими войсками.

Спустя около недели в восточном устье Кюмени наши канонерские лодки взяли 5 шведских гребных судов и у крепости Нейшлота, также канонерскими лодками, были потоплены 4 большие вооруженные неприятельские лодки, шедшие с десантом. Этим и кончились военно-морские действия в кампанию 1789 года.

Планы неприятелей на 1790 год

В продолжение наступившей зимы Швеция, успокоенная со стороны Дании и получившая денежную помощь от Англии и Пруссии, с особенной энергией готовилась к предстоящей весне, к которой успела довести свою сухопутную армию до 70 тысяч человек и гребной

флот до 350 судов. С этими силами и корабельным флотом, в котором было до 40 линейных судов, Густав III предполагал, во-первых, уничтожить зимовавшую в Ревеле эскадру Чичагова и разбросанные по разным портам отряды нашего гребного флота, а потом блокировать Кронштадт и, свезя десант на ораниенбаумский берег, итти на Петербург.

С нашей же стороны предполагалось действовать преимущественно сухопутной армией, которой, при помощи гребного флота, предстояло занять Финляндию. При этом корабельные эскадры, Ревельская и Кронштадтская, заняв отрядами шхерные посты у Гангута и Паркалауда, должны были держаться в Финском или Ботническом заливах, содействуя армии и гребному флоту.

Особенно благоприятствовала неприятелю непостоянная зима, в продолжение которой наши рейды то замерзали, то очищались от льда, и открытое море позволяло шведским крейсерам свободно плавать до Сескара. Таким образом, два из них, маленькие фрегаты 32 и 18-пушечные, 6 марта неожиданно явились в Балтийский порт и, высадив десант, сожгли провиантский магазин, взяли контрибуцию с города и заклепали орудия достраивающейся крепости, гарнизон которой, живший вне ее в казармах и состоявший из рекрут, совершенно растерялся и не оказал неприятелю никакого сопротивления.

Ревельское сражение

В исходе апреля, когда наша Кронштадтская эскадра еще готовилась к походу, шведский флот вышел из Карлскроны и 2 мая явился у Наргина. Эскадра Чичагова, ожидавшая неприятеля, стояла на Ревельском рейде, по направлению от гавани до отмелей горы Вимса. В первой линии находилось 10 кораблей и фрегат; во второй, против промежутков кораблей, четыре фрегата, имея на флангах по бомбардирскому кораблю. В третьей — 7 катеров. Остальные суда находились в гавани, у ворот которой в полной готовности к действию стояли канонерские лодки. У всех судов, расположенных на рейде, завезены были верпы для двойного шпринга, и при появлении неприятеля наши корабли обратились к нему правым бортом.

Шведский флот, находившийся под начальством герцога Зюдерманландского, состоял из 22 кораблей, 4 фрегатов и 4 мелких судов. При усиливающемся западном ветре и значительном волнении неприятель в линии баталии вошел на рейд, и передовой корабль его, поровнявшись с четвертым от левого фланга нашей линии кораблем Изяслав, привел к ветру на левый галс и дал залп. Но, по случаю значительного крена и торопливого прицела, большинство шведских снарядов безвредно рикошетировали мимо наших кораблей, меткие выстрелы которых наносили существенный вред неприятелю. За передовым кораблем, быстро пронесшимся по нашей линии к стороне Вульфа, следовали в таком же порядке и другие корабли.

Некоторые из них, пробовавшие подходить на близкую дистанцию и, для уменьшения хода и крена, убавлявшие паруса, встреченные и провожаемые полными прицельными залпами, ядрами и картечью, с большой потерей людей и значительными повреждениями

рангоута и такелажа принуждены были выходить из-под выстрелов, не сделав нашим судам серьезных повреждений. Особенно пострадал от одной ничтожной случайности корабль шведского генерал-адмирала, на котором заевший в шкиве подветренный фока-брас не позволил привести корабль своевременно к ветру и заставил его дрейфовать на Ростислав, осыпавший его несколько времени с самого близкого расстояния ядрами и картечью. Другой, 64-пушечный корабль Принц Карл, шедший 15-м в линии, потеряв грот и фор-стеньги, после десятиминутного сражения бросил якорь и вместо шведского флага поднял русский. Герцог Зюдерманландский, наблюдавший за ходом сражения с фрегата, находившегося вне выстрелов, велел прекратить бой, и последние 9 кораблей неприятельской линии, уже не открывая огня, приводили к ветру и удалялись к северу. Сражение продолжалось около двух часов. У шведов, кроме сдавшегося корабля, другой стал на риф севернее острова Вульфа и был сожжен, а третий еще до начала сражения приткнувшийся на Новую мель севернее Наргина был снят с большим трудом, принужденный выбросить за борт до 40 орудий. Потери неприятеля в людях, по свидетельству шведских историков, доходили до 150 человек, у нас же убитых и раненых было только 35.

По исправлении своих повреждений шведский флот двинулся к востоку за Гогланд, где появление его с нетерпением ожидал король, с ранней весны находившийся при своей Финляндской армии. В начале апреля он начал наступательные действия, двинувшись на севере от С. Михеля к Вильманстранду, а в центре перейдя Кюмень. Но в исходе апреля шведская армия была отброшена за Кюмень, а Густав прибыл на гребной флот, собравшийся у Борго, и повел его к Фридрихсгаму. Насколько энергичны и своевременны были военные приготовления шведов, настолько у нас во многом замечалась медленность и разрозненность действий. Вновь назначенный главнокомандующим армией граф Салтыков, начальствующим гребным флотом Нассау-Зиген и корабельным флотом Чичагов действовали почти независимо один от другого, что нередко отражалось вредным образом на общем ходе военных действий.

Нападение шведов на Фридрихсгамский отряд

Зимовавший на нашем передовом шхерном посту в Фридрихсгамской бухте отряд гребной флотилии под начальством Слизова, несмотря на наступающее открытие военных действий, имел половинное число команды, частью составленной из «водоходцев», т. е. простых крестьян, которым когда-нибудь случалось плавать по рекам. Но самым гибельным упущением был недостаток снарядов и также несогласие Нассау на предложение Слизова об укреплении позиции береговыми батареями, возведение которых показалось ему преждевременной заботой.

Находясь в таком положении, Слизов, имевший 60 мелких и только 3 больших судна, неожиданно узнал 3 мая о приближении шведского гребного флота, состоявшего из 140 боевых судов и 14 транспортов.

Расположенный в линию у входа в Фридрихсгамскую бухту, наш отряд 4 мая около 4 часов утра был атакован неприятелем. Подпустив к себе шведов на картечный выстрел, Слизов открыл по ним сильнейший огонь с залпами из всех орудий. Отчаянный бой продолжался около трех часов, правое крыло неприятеля начало уже отступать и левое заметно колебалось, как вдруг в нашем отряде оказался недостаток в снарядах. Принужденный к немедленному отступлению Слизов, для прикрытия ретирады, продолжал отстреливаться холостыми зарядами и приказал сжечь до 10 судов, которые невозможно было вывести из огня. В Фридрихсгамском сражении шведами было взято 10 наших судов, в том числе 3 больших, и до 6 судов разбито и потоплено. Убитых у нас было до 90 и взятых в плен до 150 человек. С остальными судами своего отряда Слизов отступил под защиту Фридрихсгамских укреплений и, таким образом, шведам открылся свободный шхерный путь до Выборга. Это обстоятельство делало весьма тревожным положение нашей армии, которая ежеминутно могла ожидать у себя в тылу высадки сильного неприятельского десанта. 22 мая король с гребным флотом вошел в Выборгский залив и, в ожидании приближения своего корабельного флота, расположился на якоре у Рогеля и Биорко. Между тем, на сухопутном пути двинувшиеся к Кюмени шведские войска были при Савитайпале блистательно отбиты несравненно слабейшими русскими силами.

Красногорские (Стирсуденские) сражения

Вооружающиеся в Кронштадте действующая и резервная эскадры соединены были под начальством вице-адмирала Круза, и ему велено было немедленно выступить навстречу идущему от Ревеля неприятельскому флоту и атаковать его. В ожидании шведов Круз, лавируя, держался в узкости между Стирсуденом и Долгим Носом, имея в линии 17 кораблей и за линией 4 фрегата, несколько мелких парусных судов и 8 гребных фрегатов, под начальством капитана Денисона. 23 мая, при самом тихом ветре, в 4 часа утра шведский флот, состоявший из 22 кораблей, 8 больших и 4 малых фрегатов и нескольких других судов, приблизился на пушечный выстрел к нашей авангардии и открыл жестокий огонь, скоро распространившийся по всей линии. Начальствующий авангардией вице-адмирал Сухотин придержался к ветру и с расстояния двух кабельтовых осыпал снарядами неприятеля. Вскоре храброму адмиралу оторвало ногу, и, передавая команду капитану Федорову, он просил его не ослаблять атаки. Большие шведские фрегаты, державшиеся за линией против корабельных интервалов, вступили в линию, и тогда почти каждому из наших кораблей приходилось сражаться с двумя противниками. Корабль Круза был впереди других в самом жарком огне. Денисон, заметив усиление неприятеля на правом фланге нашей авангардии, двинулся со своими фрегатами на помощь атакуемым. После двухчасового боя неприятельские суда, один за другим, начали выходить из-под выстрелов, и к 8 часам сражение окончилось отступлением шведов. Едва успели на наших кораблях осмотреться и несколько поправиться, как около 11 часа из Биорко-Зунда вышло до 20 судов неприятель-

ского гребного флота, которые, приблизясь к правому флангу нашей линии, открыли огонь, но вскоре были прогнаны посланными против них гребными фрегатами Денисона.

В исходе 1 часа, при тихом западном ветре, когда наша эскадра лежала на правом галсе, шведы возобновили сражение, с особенным упорством атакуя кордебаталию. Встреченный метким, дружным огнем, после часовой живой перестрелки, неприятель начал отступать и к 3 часам удалился на такое расстояние, что снаряды его уже не наносили вреда. При повороте нашей эскадры на левый галс и при изменившемся от северо-запада ветре, шведы направились вновь на нашу авангардию и потом, спустясь в бакштаг и следуя за своим передовым кораблем, прошли контрагалсом с сильной пальбой почти до середины нашей линии и направились к стороне Биорко. Эскадра Круза, уменьшившаяся одним кораблем, ушедшим для исправления повреждений в Кронштадт, в продолжение ночи держалась в линии, несколько западнее меридиана Стирсудена. Шведский флот находился от нее в 5 милях к западу; оба противника спешили исправлять повреждения и готовились к новой битве, которая не заставила себя ждать.

24 мая при легком юго-западном ветре шведы спустились на нашу линию, лежавшую на правом галсе, и к 5 часам сильный бой загорелся по всей линии. От перебитого рангоута и такелажа некоторые из кораблей нашей авангардии свалились в кучу и разорвали линию. Пользуясь этим, шесть шведских кораблей и фрегатов начали обходить северный конец нашей линии, но были отражены подошедшими фрегатами Денисона. Около 6 часов начали отступать шведская авангардия и кордебаталия, а спустя немного времени, после горячего боя, происходившего в ариергардии, пальба затихла по всей линии, и неприятель удалился к западу.

В двухдневном Стирсуденском сражении, которое у нас, не совсем справедливо, называется сражением у Красной горки, шведы имели преимущества над русскими не только в числе судов, но и также в силе артиллерии и количестве и качестве своих экипажей. На неприятельских судах был полный комплект опытной команды, а у нас недостаточное число наскоро набранных людей, из которых многие в первый раз видели море и были посажены на суда перед самым выходом на рейд. Одной из отрицательных сторон этого сражения были разрывы на наших кораблях 25 пушек, при которых убито и ранено 34 человека. Общее числе выбывших из строя, в оба дня, у нас было до 400 человек.

Победа, одержанная Крузом, успокоила жителей Петербурга, которым слышна была канонада сражающихся. На случай неблагоприятного исхода сражения в Кронштадте также готовились встретить неприятеля: для усиления обороны фарватера у Кроншлота поставлены были корабль и фрегат; а все оставшиеся при порте суда расположены поперек северного фарватера от Систербека до Котлина. До получения известий об отражении неприятеля на всех укреплениях люди не отходили от пушек, к которым расписаны были рекруты, адмиралтейские мастеровые, купцы, мещане и другие рабочие люди, даже старшие воспитанники находившегося тогда в Кронштадте Мор-

ского корпуса. Недостаток матросов был до того велик, что вице-президент Адмиралтейств-коллегии граф Чернышев прислал в Кронштадт своих гребцов.

Блокада шведского флота в Выборгском заливе

При противном ветре, преследуя лавировкой отступающего неприятеля, утром 26 мая Круз соединился с эскадрой Чичагова, стоявшей на якоре между островами Пени и Сескаром.

После сражения 2 мая Чичагов оставался в Ревеле и вышел оттуда только 23 числа, получив приказ о немедленном следовании к Кронштадту. На другой день он был уже у Сескара и, увидя неприятельский флот, лег в дрейф, а потом, в ожидании нападения неприятеля, стал в боевом порядке на якорь. В оправдание того, что он сам не атаковал уходивших от Круза шведов, Чичагов ссылался на «случившийся туман», мешавший ему видеть неприятеля. Опровергая эту причину, Круз в донесении Екатерине II писал: «принужден признаться, что уход неприятеля не только весьма чувствителен для меня, но и для всех моих храбрых подчиненных, так как, по дошедшим до меня известиям, шведы находились в чрезмерном унынии и опасались несказанно этого дву-огненного положения, от которого, надо думать, один только туман мог избавить неприятеля, без успеха со мной сражавшегося».

Справедливость слов Круза подтвердили действия шведов. Сильно потерпевший во время двухдневного боя неприятельский флот, попав между двумя нашими эскадрами, не решился прорываться мимо Чичагова к Свеаборгу, а принужден был укрыться в Выборгской бухте, куда и направился в полном беспорядке. Несмотря на то, что здесь под предводительством самого короля собралось до 100 парусных и до 200 судов гребного флота, находившегося в Биорко-Зунде, положение шведов, по всей вероятности, угрожало полною гибелью. Со стороны берега находилась наша армия; на севере в Транзунде стояли 52 судна гребной флотилии под начальством Козлянинова, и со стороны моря все выходы охранялись сильными отрядами нашего корабельного флота.

27 мая шведы высадили десант в Биорко-Зунде у кирки Койвиста, и с этого времени происходили у нас частые стычки с неприятелем. Попытка шведов овладеть берегом Транзунда и уничтожить отряд Козлянинова была отражена с большим уроном для неприятеля нашими сухопутными войсками. Атаке же входа в Транзунд со стороны моря помешал противный ветер. Разделение власти наших главнокомандующих, действовавших независимо друг от друга, было очень благоприятно для шведов. Чичагов, не объясняя причин, медлил приступать к какому-нибудь решительному действию; а Салтыков, имея недостаточные силы, не мог ничего предпринять с одними сухопутными войсками и по поводу продолжающегося бездействия флота выражал опасения даже за сохранение Выборга. Как вредно отзывалось на ход дел это двойственное начальство, показывают пререкания Салтыкова с Чичаговым относительно постановки береговой батареи на мысе Крюсерорде. Опытнейшие из наших морских офи-

церов: Нассау-Зиген, Салтыков признавали необходимость батареи, но Чичагов был противного мнения, и его настойчивость оказалась благодетельной для шведов.

Гребной флот, готовящийся в Кронштадте, в соединении с отрядом Слизова, в числе 89 судов, вечером 21 июня подошел к Биорко-Зунду, и Нассау-Зиген, атаковав шведов, в продолжение пятичасового упорного боя оттеснил их из пролива за остров Пейсар. Во время сражения у нас взорвало одну шхуну, а у неприятеля два судна были взорваны и два взяты в плен. В эту же ночь 20 шведских канонерских лодок, выйдя от острова Торсара, атаковали ближайший к острову отряд Лежнева и заставили Чичагова отправить к нему на помощь два корабля.

Утром 22 июня суда наши расположены были следующим образом: у Питкопаса капитан Кроун с отрядом из 8 фрегатов и катеров. Он в этот день имел сражение с 50-ю шведскими гребными судами и принудил их к отступлению, с потерей 6 судов. Восточнее Кроуна, между мысом Кайнеми и банкой Пассалода — отряд контр-адмирала Ханыкова из 3 фрегатов. Восточнее Ханыкова, но западнее мыса Крюсерорд, между ним и банкой Репье, поперек фарватера стояли 5 кораблей и 1 бомбардирское судно отряда контр-адмирала Повалишина. Южнее Репье до острова Рондо — главные силы Чичагова, левым крылом которых начальствовал Мусин-Пушкин, а правым Круз. На юго-восток от Рондо к острову Кольтхольму находился контр-адмирал Лежнев с 5 кораблями и 1 бомбардирским судном. Биорко-Зундом овладел Нассау; а в Транзунде стоял готовый к выходу отряд Козлянинова.

Прорыв шведского флота и преследование его

С вечера 21 июня установился восточный ветер, которого шведы ждали целый месяц, и в ночь весь неприятельский флот приготовился к выходу в море. Часу в четвертом утра 22 июня шведские суда начали сниматься с якоря и двинулись к Крюсерорду: корабли полным бакштагом, в линии баталии, а рядом с ними, но несколько севернее и ближе к берегу, суда гребного флота.

Чичагов, все еще уверенный, что шведы для выхода в море избрали один северный фарватер, опасался передвигать свои суда и только сигналом приказал приготовиться к бою, поворотясь на шпрингах левым бортом к неприятелю, и иметь шлюпки для отвода брандеров. Между тем, шведы, пользуясь засвежевшим ветром, проходили между судами отряда Повалишина, осыпая их беспрестанными залпами. Нижние паруса неприятеля были подвязаны на каболках, люди спрятаны в палубах, и при весьма близком расстоянии, на котором проходили шведы от наших кораблей, рангоут их почти не имел повреждений от наших выстрелов. Суда Повалишина и Ханыкова, окруженные непроницаемым дымом, отбивались от ежеминутно сменяющихся противников, некоторые сражались на оба борта. Не имея помощи от флота, продолжавшего оставаться на якоре, эти два отряда выносили на себе всю тяжесть жесточайшего боя. Все суда

их имели значительные повреждения и большую потерю в людях. На бомбардирском корабле Победитель сбит был весь рангоут, а на Не тронь меня убит командир капитан 1 ранга Тревенин.

Часу в девятом утра, когда передовые суда неприятеля уже прошли наши отряды, Чичагов приказал двум кораблям отряда Мусина-Пушкина итти на помощь Повалишину, потом, в погоню за неприятелем, направил Лежнева и Круза; а в 9½ часов, когда уже половина уходивших шведов была вне выстрелов, адмирал двинулся сам со своими главными силами. Несмотря на то, что, торопясь вступать под паруса, наши корабли рубили канаты, быстроте выхода много мешала близость мелей, между которыми стояли некоторые из судов. Во время бегства среди густого дыма стали на мель и были взяты в плен 3 шведские корабля, 2 фрегата, катер, 2 галеры и 3 транспортных судна. Замыкающий неприятельскую линию корабль должен был пустить 3 брандера на отряды Повалишина и Ханыкова; но по недосмотру, при вступлении под паруса, поданный с корабля на брандер буксир не был обрублен и зажженный брандер, сцепясь с кораблем, зажег его и вместе с ним навалил свой ближайший фрегат. При взрыве этих судов два наши корабля были осыпаны горящими обломками, но спаслись от пожара.

За исключением судов, получивших сильные повреждения во время боя, весь наш флот двинулся в погоню за неприятелем, спешившим укрыться в Свеаборге. Передовые наши корабли следовали в близком расстоянии за последними шведскими кораблями, не обращая внимания на обгоняемый ими весь гребной флот неприятеля, который со множеством транспортных судов в недалеком расстоянии шел одним курсом с нашими кораблями и, конечно, ожидал ежеминутной гибели. Вышедший из Питкопаса и потребованный адмиралом ко флоту отряд Кроуна из 3 фрегатов и 2 катеров, войдя в середину неприятеля, открыл огонь и, успев уже захватить до 20 судов, должен был, исполняя повторительные сигналы адмирала, спешить на соединение с флотом. При этом преследовании удалось у Гогланда догнать и принудить к сдаче контр-адмиральский корабль София-Магдалина и близ Свеаборга фрегатом Венус при помощи корабля Изяслав взят корабль Ретвизан.

Второе Роченсальмское сражение

Нассау-Зиген после успешного преследования шведских судов, имевших ход лучше наших, сосредоточил свои силы у Фридрихсгама, поблизости которого на большом Роченсальмском рейде находился гребной флот неприятеля.

Шведские суда расположены были в крепкой позиции, южнее большого рейда. Между большими судами стояли галеры и канонерские лодки, на флангах за островами — бомбардирские суда, а на островах построены были батареи. По обоим флангам тянулись длинные линии канонерских лодок и иол. Северный проход, так же как и в прошлом году, был завален, и транспорты, охраняемые 20 судами, стояли на малом рейде. Общее число военных неприятельских судов, не считая транспортов, доходило до 300; у нас же было с небольшим половинное число.

Жаждавший победы, отважный и нетерпеливый Нассау-Зиген 28 июня двинулся к неприятелю, несмотря на неблагоприятный для наших судов сильно свежеющий ветер. Сражение началось в десятом часу утра. На нашем левом фланге, или в авангарде, находился Слизов с канонерскими лодками, кайками и батареями, поставленными на шпрингах в близком расстоянии от неприятеля. Галеры и другие гребные суда держались на веслах. Среди разгара боя, когда наши парусные суда начали подходить в первую линию, в интервалы между судами гребного флота, несколько канонерских лодок отряда Слизова, вследствие страшного утомления гребцов, были брошены на линию галер, которые смешались в беспорядке с парусными судами. Шведские канонерские лодки воспользовались этим и, приблизясь к столпившимся судам, открыли по ним сильный огонь, нанесший значительный вред.

С восстановлением порядка, при успешном действии пловучих батарей, суда стали занимать свои места, и сражение с новой силой загорелось по всей линии. Но засвежевший ветер и увеличившееся волнение препятствовали правильному движению наших судов, качка мешала верному прицелу орудий, и выбившиеся из сил гребцы падали от изнеможения. Между тем, шведы из-за островов наносили русским страшные поражения. После пятичасового упорного сражения, когда часть неприятельских гребных судов направилась в обход нашей флотилии, наши канонерские лодки начали поспешно отступать к югу и выходить из-под выстрелов. При продолжающемся сражении некоторые из наших галер, получивших подводные пробоины, стали тонуть, а сильным ветром суда срывало с якорей и разбрасывало по прибрежным камням. В восьмом часу вечера Нассау-Зиген, прекращая бой, приказал жечь те из парусных судов, которые не было возможности спасти. Потеря наша в этом сражении состояла из 52 судов и более 7 тысяч человек выбывших из строя.

Находившийся при Нассау генерал-майор Турчанинов о деле 28 июня пишет: «Причина поражения — беспредельное рвение принца Нассау найти и разбить неприятеля и опрометчивость его в равном градусе с помянутым рвением; все сие не допустило его сперва исследовать подробно отысканного неприятеля в его силах и положении и потом приуготовить канонерские лодки с такой благонадежностью, чтобы быть уверену в пользе употребления оных».

Заключение мира со Швецией

Отступивший к Фридрихсгаму наш гребной флот пополнен был построенными в Петербурге канонерскими лодками и судами гребного флота, находившимися в Выборге; отряды же корабельного флота блокировали Свеаборг. Приготовление к новому нападению на шведов, находившихся на Роченсальмском рейде, остановлено было начавшимися переговорами о мире, который и заключен в Верелэ 3 августа 1790 года. Верельским трактатом не увеличились владения России, потому что граница со Швецией осталась та же, какая была до войны, но важной выгодой заключенного мира была возможность сосредоточить наши силы на юге и с успехом окончить тяжелую войну с Турцией.

Политическое положение России

Заключение мира со Швецией, позволившее России обратить все свои силы на борьбу с Турцией, возбудило тревожные опасения некоторых европейских держав, особенно Англии и Пруссии, обнадеживших Турцию своею помощью. Дипломатические переговоры, имевшие целью склонить Россию к выгодному для Турции миру, приняли угрожающий характер, показывающий готовность перехода от слов к делу. Англия приступила к вооружению сильного флота, одна часть которого назначалась для Черного моря, а другая для Балтийского. Пруссия двинула войска к нашей границе, и союзница Англии Голландия вынуждалась стать также во враждебное положение к России. Этими мерами надеялись заставить Россию, при заключении мира, возвратить Турции все занятые нашими войсками земли. Главнейшим спорным пунктом представлялось обладание Очаковом и местностью, лежащей между Днепром и Днестром. Защитники турецких интересов в оставлении этого пространства за Россией видели большую опасность для Турции. Они сначала настаивали на безусловном возвращении ей Очакова и всей страны до Днестра; потом уже соглашались уступить эту местность России, но с тем непременным условием, чтобы укрепления Очакова срыть и обязаться никогда не возобновлять их; на пространстве же, лежащем между Днепром и Днестром, не только не строить укреплений, но даже всю эту местность не заселять, а оставить совершенной пустыней. Наконец, ввиду неуступчивости русского правительства, соглашались и на оставление России Очакова, но с условием, чтобы земля между Днепром и Днестром не зависела ни от России, ни от Турции, а была объявлена нейтральной.

На все подобные предложения Россия отвечала положительным отказом и усиленными приготовлениями к встрече новых неприятелей. С этой целью весной 1791 года на Кронштадтском рейде собрался готовый к бою корабельный флот; между Выборгом и Фридрихсгамом было поставлено 12.000 сухопутного войска, а финляндскими шхерами к границе Швеции, под видом маневров, двинули более ста судов гребного флота с шеститысячным десантом. Несмотря на значительную численность судов Черноморского корабельного флота, имеющего до 90 вымпелов (между которыми было 16 кораблей и 6 фрегатов), и гребного флота, находящегося на Дунае, в числе 70 вымпелов и 48 лодок черноморских (бывших запорожских) казаков, на юге России поспешно строились в Херсоне, Николаеве и близ Таганрога, в Рогожских хуторах, еще пять линейных кораблей. Вместе с этим была усилена оборона всех приморских портов, на которые мог напасть неприятель, и приняты меры для охранения сухопутной границы.

Победы наши на Дунае, у Анапы и на Черном море придали должный вес словам русской дипломатии. В значительной степени к осени 1791 года все угрожающие призраки рассеялись, и отношение России к враждовавшим против нее державам до того улучшились, что в начале августа балтийские флоты, корабельный и гребной, можно было ввести в гавань. Восстановление дружеских сношений

с Англией дало возможность возобновить заключенный с ней трактат 1766 года, срок которого окончился еще в 1786 г., а тесное сближение с Пруссией выразилось новыми разделами Польши в 1793 г.,[1] по которым Россия приобрела области: Волынскую, Подольскую и Минскую. Это приобретение, кроме ослабления Польши, представляло еще и ту выгоду, что новые владения России совершенно отделили оставшуюся часть королевства Польского от Турции и тем затруднили непосредственные между ними сношения, почти всегда направлявшиеся во вред России. Со Швецией заключен был трактат, которым, на случай неприятельского нападения, на восемь лет была обусловлена взаимная помощь: со стороны России — 16000 сухопутного войска, 9 кораблей и 3 фрегата; а со стороны Швеции — 10000 войска, 6 кораблей и 2 фрегата. Но эти дружеские отношения несколько изменила неожиданная кончина короля Густава III в начале 1792 года. По малолетству короля Густава-Адольфа в управление Швецией вступил дядя его герцог Зюдерманландский, который начал сближаться с враждебной нам Францией, где революция была в полном разгаре. Екатерина, прекратив всякие сношения с французским республиканским правительством, повелела изгнать из России всех французов, признающих республику, и запретила допускать в русские порты не только собственно французские, но и все приходящие из Франции коммерческие суда.[2]

---

[1] II разделу Польши 1793 г. предшествовал I раздел между Россией, Пруссией и Австрией (1772 г.). в котором Россия захватила Полоцк, Витебск, Могилев, Мстислав, Оршу и Гомель.

Польша до раздела представляла собой арену борьбы феодальных группировок, постоянно предававших национальные интересы польского народа. Польшей правили земельные магнаты, господствующим слоем населения были польские дворяне-шляхтичи, нещадно эксплоатирующие польских трудящихся и особенно трудящихся захваченных Украины, Белоруссии и Литвы. В XVIII веке панская феодально-крепостническая Польша усиленно разлагалась, соседние державы этим пользовались и усиливали свое вмешательство во внутренние дела Польши, в конце концов, начав вмешиваться вооруженной силой и поставив вопрос о разделе.

Во время раздела польские народные массы с оружием в руках отчаянно сражались как против иностранных интервентов, так и против своей продажной шляхты. В период II раздела на размах движения бесспорно сказывалось также влияние французской революции. В свою очередь сопротивление поляков сыграло глубоко прогрессивную роль, так как оно прямым образом ослабляло состав реакционных сил, борющихся в это время против революционной Франции.

Энгельс в своей работе «Иностранная политика русского царства» (стр. 14) пишет: «Грабеж в Польше отвлек силы коалиции 1792—94 гг., ослабил ее борьбу против Франции и дал последней время настолько окрепнуть, чтобы одержать победу. Польша пала, но ее сопротивление спасло французскую революцию, а с этой революции началось движение, против которого бессилен и самый царизм. Мы, люди Запада, никогда не забудем Польше этой заслуги; впрочем, Польша, как мы скоро увидим, не один раз спасала европейскую революцию».

[2] Царская Россия вместе с Англией была одним из главных инициаторов «крестового похода» реакционных сил, для удушения французской революции 1789—93 гг. *(Ред.)*

ГЛАВА XI

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ФЛОТА ВО ВТОРУЮ ПОЛОВИНУ XVIII ВЕКА

Морская деятельность с 1791 по 1796 г., приобретение и устройство новых портов

В первую половину 90 гг. XVIII в. вооружение и вывод в море большего или меньшего числа военных судов представляли следующую картину. В 1791 году выведены были на Кронштадтский рейд 32 корабля, 9 фрегатов, 3 бомбардирских судна с необходимым числом мелких судов. В 1792 году деятельность Балтийского флота ограничивалась только высылкой в море необходимых отрядов, с целью обучения экипажей гребного флота (5 фрегатов и 60 канонерских лодок) и корабельного (10 вымпелов—5 кораблей, 4 фрегата и 1 катер). Последний отряд доходил до Гогланда и часть его (3 фрегата) плавала с гардемаринами по русским портам. В августе все суда уже кончили кампанию.

По случаю военного времени, не допускавшего своевременной отправки судов в Балтику, в Архангельске собралось 11 кораблей вновь построенных и 12 фрегатов. Из них 6 кораблей и 3 фрегата в 1792 году были приведены в Кронштадт, а из Кронштадта в Архангельск было отправлено три транспорта с грузом артиллерии и других предметов, необходимых для новых судов. Пользуясь мирным временем, в Кронштадте исправляли гавани и строили здания, ввиду предполагаемого перевода туда Петербургского адмиралтейства. Для защиты финляндских шхер со стороны Швеции близ устьев пограничной реки Кюмени основан город Роченсальм, при котором учрежден главный в Финляндии порт для гребного флота; расположение и возведение укреплений по всей Финляндии было поручено фельдмаршалу Суворову.

В Черном море, по прекращении военной деятельности флота, главное внимание обращено было на улучшение портов, адмиралтейств и также администрации. Всеми делами, касающимися флота, заведывало «Черноморское адмиралтейское правление», независимое от Адмиралтейств-коллегии и только обязанное представлять генерал-адмиралу донесения о главнейших переменах и событиях по вверенному ему ведомству. Правление это, присвоившее себе по образцу Адмиралтейств-коллегии наименование Государственного черномор-

ского адмиралтейского правления, по кончине князя Потемкина, доносило Екатерине II о своих нуждах через графа Платона Зубова, а впоследствии (с 1796 года) было вполне подчинено ему, как екатеринославскому и таврическому генерал-губернатору.

В начале 1792 года Николай Семенович Мордвинов был назначен председателем Черноморского правления и сделался ближайшим непосредственным начальником Черноморского флота и портов. В инструкции, данной ему по этому случаю, между прочим, повелевалось: составить проекты новых штатов корабельного и гребного флотов в размере, предполагаемом в записке, представленной самим Мордвиновым, и затем, принимая во внимание местные обстоятельства, привести в исполнение по возможности все предположения покойного Потемкина.

Между тем, к исходу 1792 года политический горизонт снова принял угрожающий вид и отовсюду получались известия о приготовлениях Турции к войне, производимых по внушению Франции, представляющей турецкому правительству о легкой возможности возвратить взятый Россией Крым. Надежды французских дипломатов основывались на том, что Россия, ослабленная продолжительными войнами и поставленная в необходимость держать значительные военные силы в своих владениях, приобретенных от Польши, не в состоянии будет с успехом выдержать новую борьбу с Турцией.

При весьма понятном опасении, что война, открывшаяся на юге, отзовется враждебными действиями и на севере, России необходимо было готовиться к борьбе не только на Черном, но и на Балтийском море. Немедленно, для подкрепления наличного состава Черноморского флота к прежде переведенным из Балтики 22 офицерам из англичан, отправлены были «с поспешностью» еще 123 офицера корабельного и галерного флотов, 90 медицинских и около 2000 нижних чинов. Весной 1793 года часть корабельного флота выведена на Севастопольский рейд, а часть гребного, зимовавшего в Николаеве, отправлена в Днепровский лиман. Для увеличения гребного флота приказано, по возможности скорее, строить 50 канонерских лодок и 72 судна других типов. В Балтике корабельный флот в числе 40 вымпелов (27 кораблей, 8 фрегатов и 5 катеров) под начальством Чичагова явился у берегов Дании, и отряд его (9 кораблей и 4 фрегата) под начальством Круза выходил в крейсерство в Немецкое море.

Тревожные признаки войны, исчезнувшие было летом 1793 года, возобновились с большей силой в начале 1794 года. Снова закипели деятельные приготовления к войне с Турцией, казавшейся весьма вероятной при известиях об успехах, одержанных французами на Рейне, и слухах о выходе из Тулона французской эскадры на помощь Турции. В черноморских портах спешили достраивать начатые суда, и в Херсоне было велено заготовить лес еще на шесть кораблей. К выходу в море готовилось 25 линейных судов (19 кораблей и 6 фрегатов) и до 80 вымпелов гребного флота (1 фрегат, 14 бригантин, 10 катеров, 33 лансона, 6 скампавей, 2 канонерских и 12 военных лодок); к ним должны были присоединиться еще 25 лодок черноморских казаков. В указе о приготовлении Черноморского флота было сказано, что он «Чесменским пламенем Царьградские объять может

стены». Но к маю месяцу все опасения снова рассеялись, и в море вышли из Севастополя, для практики, только три судна корабельного флота; гребной же флот получил другое назначение.

На приобретенном Россиею прибрежье моря, между Днепром и Днестром, в 1794 г. предположено было при бухте Гаджибей основать портовый город Одессу. В Екатерининском рескрипте, данном по этому случаю графу Зубову, было сказано: «Желая распространить торговлю на Черном море и уважая выгодное положение Гаджибея и сопряженные с оным многие пользы, признали мы нужным устроить тамо военную гавань купно (вместе) с пристанью для купеческих судов». Так как Одессу предполагалось сделать главным портом черноморского гребного флота, то постройка гавани поручена была начальнику этого флота вице-адмиралу Рибасу. В данном ему указе имелись такие слова, показывающие возможность надежды на будущность нового города: «Ведая колико процветающая торговля способствует благоденствию народному и обогащению государств, потщитеся дабы созидаемый вами город представлял не только безопасное от погод пристанище для торговых судов, но защиту, одобрение, покровительство и словом все зависящие от вас в делах их пособия, чрез что без сомнения как торговля наша в тех местах процветет, так и самый город сей наполнится жителями в скором времени». Рибасу, производившему постройки под главным наблюдением фельдмаршала Суворова, дозволено было употреблять на работы команды гребного флота, не оставляя занимать их и необходимой морской практикой.

Враждебное настроение Турции значительно охладело ввиду успешных действий наших в Польше, где новое восстание было быстро подавлено Суворовым, занявшим Варшаву после кровопролитного штурма Праги. Усмирение восстания поляков завершилось окончательным уничтожением королевства Польского и III разделом его земель между Пруссией, Австрией и Россией, причем последняя приобрела местность, занимаемую нынешними губерниями: Виленской, Гродненской и Ковенской. Вместе с этим, находившееся в зависимости от королевства Польского герцогство Курляндское приняло подданство России, что отдавало в наши владения приморские торговые города: Ригу, Виндаву и Либаву, и граница наша, начинаясь на берегу Балтийского моря от местечка Полангена, придвинулась к рекам Неману и Днестру. Летом 1794 года политические отношения наши со Швецией были до того неопределенны, что вице-адмиралу Повалишину, шедшему из Архангельска с эскадрой вновь построенных судов (6 кораблей, 4 фрегата) велено было до входа в Скагерак зайти в Эдинбург и оттуда спросить нашего посла в Лондоне: безопасно ли входить в Балтийское море? Эскадра корабельного флота в 28 судов (18 кораблей, 4 фрегата, 5 катеров и 1 люгер) стояла близ Ревеля под начальством Чичагова, причем третья часть ее, чередуясь через 10 дней, находилась в крейсерстве между Наргином и Дагерордом. По всему этому пространству суда, держась одно в виду другого, составляли цепь для передачи сигналов, по которым адмирал немедленно мог получать сведения о судах, показавшихся при входе в Финский залив. Роченсальмский порт приведен был

в оборонительное положение, и гребной флот в полном составе в числе 115 судов (5 фрегатов, 10 батарей, 100 канонерских лодок), маневрируя близ шведской границы, занимался промерами фарватеров.

Для противодействия революционной Франции, войска которой уже занимали Голландию, между Россией, Англией и Австрией заключен был союз. На основании трактата для содействия Англии в 1795 году отправилась в Немецкое море, под начальством вице-адмирала Ханыкова, эскадра из 20 линейных кораблей (12 кораблей, 8 фрегатов и госпитальное судно), которая вместе с англичанами блокировала голландский флот, находившийся у острова Текселя, конвоировала транспорты и коммерческие суда и крейсеровала в Немецком море до параллели Ферерских островов.

Эскадра Ханыкова оставалась в Англии до осени 1796 года. На обратном пути ее в Россию, в Копенгагене, в исходе сентября эскадра получила повеление: «отобрать надежные корабли и возвратиться с ними, смотря по числу их, самому Ханыкову или одному из подчиненных ему флагманов». Во исполнение этого повеления, с контр-адмиралом Макаровым возвратились в Англию пять судов (3 корабля, 1 фрегат и 1 катер), к которым впоследствии присоединились два фрегата, исправлявшиеся в Шотландии. Для практического внутреннего плавания, в 1795 и 1796 годах, в Балтийское море выходило до 20 судов корабельного флота и более 100 гребного; в Черном море плавало малое число судов корабельного, а весь гребной флот ходил в Одессу «для экзерциции» и, главное, для производства строительных работ.

По случаю задержания в Голландии нашего купеческого судна повелено задержать все пришедшие к нашим портам голландские суда. Хотя в следующем году они и были отпущены, но приказано было со всеми приходящими из Голландии судами поступать так, как с французскими.

Экспедиция Войновича в Каспийское море

Для восстановления древнего торгового пути на восток, через Каспийское море, было решено, прежде всего, устроить удобную торговую пристань в южной части моря. С этой целью в 1781 году с отрядом военных судов отправлен был капитан 2-го ранга граф Войнович. Отыскав удобное место в Астрабадском заливе в урочище Городовинском, он, с согласия местного владетеля Аги-Магомет-Хана, построил пристань, несколько домов и для защиты от трухмен все это оградил укреплением и вооружил пушками, взятыми с судов. В это время владетели различных областей Персии, при полном ослаблении высшей власти шаха, враждовали между собой, и Ага-Магомет, воевавший с владетелем Испагани, находил для себя выгодным сближение с могущественной Россией. Поэтому он вначале принял Войновича очень ласково и даже оказывал ему помощь в устройстве поселения; но вскоре, поверив наговорам соседних владетелей, убеждавших его, что русские явились с целью отнять его ханство, Ага-Магомет изменнически захватил Войновича, продержал его две недели в тяжком заключении и выпустил только тогда, когда русские пере-

брались на свои суда и сняли стоявшие на укреплении орудия. Опасаясь возмездия за свой дерзкий поступок, Ага-Магомет снова переменил свое обращение: извинялся перед Войновичем, приводил разные оправдания и сделался предупредительнее прежнего. Наконец, он упросил Войновича взять его посла, отправляемого в Петербург для засвидетельствования преданности его к России. Осенью следующего года в Астрабадский залив явился с тремя судами капитан-лейтенант Баскаков как для защиты поселенцев и торговых судов, так и для наблюдения, чтобы на Каспийском море не явилось персидских судов. С Баскаковым присланы были Али-Магомету подарки, и отношения его к русским были до того дружественны, что он на свой счет построил в нашем селении несколько домов. Но впоследствии, принимая деятельное участие в междоусобиях, раздирающих Персию, Ага-Магомет, благодаря слабости и взаимной вражде своих противников, сделался почти полновластным властелином Персии и вместе с тем открытым врагом России. Притесняя наших купцов и расположенных к нам владетелей, он вошел в Грузию, находившуюся под покровительством России, и осенью 1795 года, взяв Тифлис, разграбил его и перебил или увел в плен половину населения.

Занятие западного берега Каспийского моря

Подобные враждебные действия, происходившие при поощрении Турции, оставаясь безнаказанными, могли иметь гибельные последствия для всего населения Кавказа и заставить владетелей, сочувствующих России, перейти на сторону наших врагов. Ввиду предстоящих военных действий велено было увеличить Каспийскую эскадру, и вновь назначенный начальником ее контр-адмирал Федоров должен был все суда приготовить к началу навигации 1796 года. Новым штатом каспийской флотилии определено иметь при ней, кроме военных, 12 ластовых судов «для перевоза жизненных припасов сухопутным войскам». Для защиты Грузии отправлено два батальона, и сильный отряд, под начальством графа Валериана Зубова, двинулся вдоль западного берега Каспийского моря. В мае месяце (1796 года) был взят Дербент, в июне — Баку и затем все приморские владения до Гиляни подчинились России. Военные действия остановились со смертью Екатерины II, умершей 6 ноября 1796 года.

Суда корабельного флота

С 60 по 90 годы XVIII века в наших флотах были следующие военные суда: в балтийском корабельном — корабли от 54 до 100 пушек, последние в нижнем деке имели пушки 36-фунтовые; фрегаты от 32 до 44 пушек; самый большой калибр орудий на них был 18 фунтов. Сохранились еще прежние пинки, род корветов, имевшие в большинстве 130 футов длины и 22 орудия. Мелкие суда были: бриги, шхуны, люгера, тендера и пр. Многие из них носили общее название «катеров», происшедшее от английского «коттер», и были

двух- и одномачтовые, с разным вооружением. Мелкие суда имели пушки самых малых калибров и даже фалконеты.

Вначале в азовской флотилии были так называемые новоизобретенные корабли; корабли же и фрегаты черноморские имели артиллерию, одинаковую с соответствующими им судами Балтийского флота. Бомбардирские суда были трех- и двухмачтовые и вооружались пушками разных калибров, 5-пудовыми мортирами, двухпудовыми единорогами и 3-пудовыми гаубицами. Кроме того, в Черном море были суда различных наименований, купленные и взятые у турок, как например акаты, около 100 футов длины, имели до 20 орудий, в числе которых были 30-фунтовые пушки и полукартальные единороги; лансоны длиной 72 фута, имевшие от 1 до 8 орудий, в числе которых были 17-фунтовые пушки, пудовые мортиры и пр.

Суда гребного флота

Одновременно с флотом корабельным во второй половине XVIII в. был возрожден гребной флот в Балтике и создан вновь в Черном море. Первый имел чрезвычайно важное значение для финляндских шхер, второй для больших рек, впадающих в Черное море. В Балтийском море еще в пятидесятые годы XVIII в. начали убеждаться в невыгодности прамов и галер, входящих в состав гребного флота, и пробовали заменять их более удобными парусными судами. Неуклюжие прамы почти не могли двигаться без помощи буксира, а галеры, опасные при плавании открытым морем, были слабы по своей конструкции и артиллерии и требовали большого количества гребцов. В это время уже вполне сознали это неудобство и, пользуясь попадавшимися в плен судами шведского гребного флота (фрегат Автроил, шебеки Бнорн-Эрнзида и Рогвальд, турума Селан Вере и удема Оден), начали строить по образцу их и у нас. Это были неглубоко сидящие в воде парусные суда, вроде корветов, с открытой батареей, иные имели и небольшое число весел. Все они отличались прочностью постройки, удовлетворительными морскими качествами и при артиллерии большого калибра не требовали такого многочисленного экипажа, как галеры. Суда эти в нашем флоте назывались гребными фрегатами, секретными судами, шебеками и канонерскими лодками. Из числа судов гребного флота фрегаты имели 130 ф. длины, прямые паруса, три мачты и вооружены были 38 орудиями; шебеки, также трехмачтовые, длиной 120 ф. имели от 32 до 50 орудий; полушебеки двухмачтовые длиной 76 ф.; пловучие батареи длиной от 70 до 150 ф., имевшие от 6 до 16 орудий, из которых, кроме бортовых, были и помещенные на середине на вращающихся платформах; бомбардирские суда от 66 до 128 ф. длины и от 7 до 34 орудий; бомбардирские катера длиной до 60 футов и имевшие от 5 до 6 орудий; канонерские лодки длиной от 45 до 68 футов с одним и двумя орудиями; иолы были длиной до 48 ф. с одним орудием; дубель-шлюпки или двойные шлюпки длиной 70 ф. с 8 орудиями, в числе которых были пудовые единороги и 3-пудовые гаубицы; бригантины, длиной

до 70 ф., имели до 18 орудий малого калибра. Галеры, полугалеры или кайки, прамы, имевшие до 38 пушек на нижнем деке 36-фун. калибра, и 28-пушечные полупрамы уже отживали свой век. Все суда гребного флота, кроме парусов, имели и весла, которых на шебеках имелось до 40. Кроме перечисленных были еще суда разных названий и размеров: северные суда, островские и казацкие лодки, требакулы или требаки, полякры, кирлангичи и пр.

Несмотря на преимущества новых типов судов гребного флота, при спешной постройке их, неизбежной ввиду наступающей войны, иногда, вслед за спуском судна, приходилось делать в нем серьезные исправления. На одном — орудия не могли действовать без вреда борту судна; у другого — крюйт-камера помещалась подле камбуза и т. п. Одной из важных невыгодных сторон представлялось артиллерийское вооружение. По разнообразию типов судов на них поставлены были орудия д е с я т и различных калибров, от 1 до 36 фунтов. Это имело гибельные последствия во время боя, когда приходилось переменять ошибочно доставленные картузы и снаряды и до получения своих в решительный момент сражения оставаться в бездействии или уходить с позиции.

Суда Балтийского гребного флота находились и строились в разных местах, кроме Петербурга и Роченсальма, в Выборге, Вильманстранде и Нейшлоте, близ Риги, в Могилеве, в Витебске и некоторых других местах.

Хотя первоначальное состояние Черноморского гребного флота как по малочисленности, так и по качествам судов было также весьма неудовлетворительно, но вообще по быстроте своего усовершенствования наши гребные флоты, Балтийский и Черноморский, не уступали корабельным. Доказательством этого могут служить победы их над шведами в финляндских шхерах и над турками в Днепровском лимане, а также славная боевая деятельность на Дунае, много способствовавшая успехам нашей армии при овладении крепостями.

Число построенных кораблей и фрегатов

Не считая мелких судов, за время с 1762 по 1796 год для Балтийского флота построено в С.-Петербурге и Архангельске 85 кораблей и в Кронштадте 4. Большинство из них имело от 54 до 66 орудий; 24 корабля имели до 70 орудий и 8 стопушечных. Длина меньших кораблей была 160 футов, при ширине 51 фут. Фрегатов корабельного флота, с малым исключением имевших от 32 до 44 орудий, построено около 40 и для гребного флота 14. В Черном море построено 14 кораблей и более 50 фрегатов, включая в число последних и новоизобретенные корабли. Большинство фрегатов имело от 36 до 44 орудий, но были и 58-пушечные. Из кораблестроителей этого времени самый деятельный был Портнов, построивший, большей частью в Архангельске, до 40 кораблей, а в Черном море — Афанасьев, строитель большинства линейных судов Черноморского флота.

Географические работы

Продолжительные войны в этот период и дорого стоящие экспедиции, отправляемые преимущественно в Восточный океан, заставили в ближайших наших водах ограничиться только частными съемками и промерами и изданием немногих необходимых карт. В плаваниях Балтийским морем довольствовались атласом Нагаева, впервые изданным в 1767 году и имевшим впоследствии еще три издания. В Белом море к прежним съемкам (1732 года — устьев Двины, 1741 года — частей западного и восточного берега, 1756 и 1757 годов — у Мезени и на западном зимнем берегу до Архангельска) и к промерам (от острова Моржовца до мыса Воронова и до реки Мезени, а около западного берега моря до устья Двины) в этот рассматриваемый период прибавилось исполненное в 1769 году описание летнего берега от Двины до Онеги. По всем этим работам и по бывшим у нас в употреблении голландским картам составлена карта восточной половины Белого моря, которой и руководствовались наши мореплаватели с 1770 года по 1778 год. Около этого же времени были описаны острова: Сосновец, Жижгин, часть Соловецкого и некоторые другие, лежащие у Поморского берега и у устьев рек: Сумы, Шуи, Кеми и Варзухи. Кроме того, сделана опись и промер по Терскому берегу от реки Пялицы до Лумбовской губы. В Черном море производились небольшие частные съемки и промеры, и в 1785 и 1786 годах капитаном Берсеневым сделана съемка берегов от Бельбека до Кинбурнской косы и от Севастополя до Азовского моря. Для плавания по Каспийскому морю употреблялся атлас частных карт Соймонова, изданный в 1731 году. и общая карта моря, составленная Нагаевым в 1760 году. Потом в 1764 и 1765 годах штурманом Панаевым и капитан-лейтенантом Токмачевым произведена опись восточного берега моря от устья Урала до Астрабадского залива включительно. По этим описям и была составлена новая общая карта моря, изданная в 1796 году. Первая русская карта Ладожского озера, разумеется, весьма неверная, явилась в первой половине XVIII столетия. К 1780 году пополнены промер и съемка этого озера и исследовано прибрежье его около Шлиссельбурга. Первая карта озера Байкал составлена в 1772 и 1773 годах штурманом Пушкаревым.

Плавания и открытия в Восточном океане

Деятельность наших смелых мореходов-промышленников на Восточном океане, начавшаяся со времени Беринга, продолжала быстро расширяться. Охватив всю гряду Алеутских и часть Курильских островов, она перешла на соседнее с полуостровом Аляской прибрежье Северной Америки и на прилегающие к нему острова. Предприимчивые сибирские купцы, поодиночке или составляя компании, снаряжали суда и отправляли их в море в надежде богатой добычи. Имея в виду исключительно одну наживу, грубые промышленники, не заботясь о будущем, истребляли зверей самым хищническим образом, враждовали между собой и варварски обращались с местными жителями, истребляя их или заставляя переселяться в другие места. Для проч-

ного, мирного приобретения края и правильной организации в нем торговли сибирские генерал-губернаторы давно ходатайствовали о посылке на места промыслов морских офицеров, хотя бы на тех же промысловых судах. Предполагалось, что эти посланные, не стесняя производства промыслов и торговли промышленников, своим нравственным влиянием могли бы сдерживать их разнузданное самоуправство и вместе с тем сами знакомиться с посещаемыми местами, описывать вновь открытые земли и вести обстоятельный журнал своих морских и береговых переходов. [1] Отправленная, отчасти с этою целью, экспедиция Левашова и Креницына, как известно, окончилась неудачно.

Несмотря на частные невыгоды, происходившие от неустройства промыслов, правительство сознавало государственную важность этого торгового движения, благодаря которому, без всяких расходов со стороны казны, государство приобретало обширные земли, естественные богатства которых в недалеком будущем обещали новые источники доходов. Поддерживая и ободряя дух полезной предприимчивости промышленников, им давали различные льготы.

Деятельность Шелехова и Баранова

Существенный переворот в промышленной деятельности на Восточном океане произвел Григорий Иванович Шелехов, который близко ознакомился с производством промыслов, отправляя на них суда в компании с купцом Голиковым. Понимая хорошие и дурные стороны промыслового дела, Шелехов ясно сознавал невыгодность хищнического характера приобретения добычи, ведущего к быстрому истреблению дорогих зверей, и естественным выходом из этого находил прочную колонизацию русских в стране, просвещение ее обитателей и введение в производстве промыслов разумного экономического порядка, обеспечивающего навсегда существование достаточного количества зверей. Разумеется, в предположениях Шелехова не на последнем плане стояла и его собственная выгода, так как единственным средством охранения зверей он предлагал монополию учрежденной им же впоследствии компании. Отправясь сам в Америку с достаточным количеством людей и средств для основания колонии, Шелехов в 1784 году, несмотря на сопротивление жителей, вооруженной рукой занял остров Кадьяк и устроил крепостцы в нескольких местах американского материка, от Кенайского залива до мыса св. Ильи. Утвердясь в крае, Шелехов расставил по берегам кресты и столбы с надписями для показания, что эта земля принадлежит России.

[1] Сибирские генерал-губернаторы грабили «вверенный им край» и, особенно, колониальные народы не меньше «предприимчивых сибирских купцов», но грабежу хищническому они зачастую предпочитали грабеж организованный, т. е. такой, чтобы не истребить всего сразу, чтобы и впредь добыча не переводилась. Кроме этого они боялись, что «грубые промышленники», если за ними не смотреть, урвут себе львиную долю, а царская казна и губернаторский карман останутся в накладе. *(Ред.)*

По возвращении из основанной им колонии, в 1787 году Шелехов представил карту занятых им земель, сообщил сведения об инородцах, приведенных в русское подданство, и, прося у правительства руководства для дальнейшей деятельности, предлагал, по случаю прекратившегося тогда торга в Кяхте, послать несколько судов «под каким способнее флагом в китайские порты для вымена китайских товаров на наши пушные или покупку их на деньги».

Ходатайство сибирского генерал-губернатора и «комиссии о коммерции» о даровании компании Шелехова денежного пособия и некоторых важных льгот были отклонены по случаю военного времени; но сознание важности заслуг промышленников-колонизаторов выразилось пожалованием самому Шелехову и компаньону его Голикову почетных грамот и золотых медалей. Несмотря на слабую поддержку правительства и на помехи и вражду других промышленных компаний, деятельность Шелехова продолжала успешно расширяться. С 1791 года для промыслов в различных местностях он основал несколько компаний под названием: Северо-восточной, Предтеченской, Уналашкинской. Имея главный пункт на Кадьяке, промысловые его партии, с одной стороны обогнув Аляску, подвигались по берегу ее к северу, а с другой, от мыса св. Ильи, — к югу, и в конце царствования Екатерины дошли до острова Ситхи, где обилие бобров и удобная бухта для стоянки судов представляли особенные выгоды. Здесь впоследствии был построен Новоархангельск, сделавшийся потом главным портом русских колоний в Америке. Не забыл Шелехов и Курильские острова, лежащие на пути в Японию, и, отправляя с 1777 года промысловые партии на ближние к Камчатке острова Курильской гряды, он по возвращении из Японии Лаксмана, получившего разрешение на допущение русских в Нагасаки, решил для заведения торговли с Японией основать небольшое поселение на Курильском острове Урупа, на который в 1794 году и отправил 20 человек промышленников. Не ограничиваясь этим, светлый практический ум Шелехова уже провидел возможность завести торговое сношение с Китаем и даже с Индией.

В 1791 году в управление американскими колониями компании Шелехова вступил каргопольский купец Баранов, человек, не получивший образования, но замечательный своим практическим умом, энергией и успешной деятельностью торговой, административной и даже политической. При руководстве Шелехова и управлении Баранова русская колонизация в Америке укреплялась с каждым годом; к половине 90 годов XVIII века в Чугацском заливе уже началось кораблестроение и спущено было первое судно 73 футов длиной и в 180 тонн вместимости. В 1795 году, по смерти Шелехова, управление компании перешло к вдове его, главным помощником которой сделался зять Шелехова Рязанов, а правителем колонии оставался тот же Баранов.

Общая промысловая деятельность всех русских предпринимателей у берегов Америки с 1747 по 1791 год доставила прибыли от продажи мехов до шести с половиной миллионов рублей. Число всех снаряженных в продолжение этого времени судов доходило до 70.

Приготовление экспедиции Муловского

Мысль Шелехова о посылке судов в наши американские владения нашла отголосок в проекте, представленном капитаном Тревениным, и следствием возбуждения этого вопроса было решение отправить в Восточный океан два судна под начальством капитана Муловского. Экспедицию эту предполагалось снабдить с избытком не только всем необходимым для такого дальнего плавания, но даже придать ей ученые средства и силы, достаточные для всестороннего научного исследования русских владений на Восточном океане. Инструкцию по ученой части этой экспедиции составлял известный академик Паллас, состоявший при Адмиралтейств-коллегии в звании «гисториографа». Неожиданная война со Швецией и смерть Муловского, убитого в Эландском сражении, были причинами приостановки отправления экспедиции, а последующие события заставили надолго позабыть о ней.

Экспедиция Биллингса

Несколько ранее снаряжения судов Муловского отправлена была на восток, сухим путем через Сибирь, экспедиция капитан-лейтенанта Биллингса, называвшаяся по главной цели своей «экспедицией географической и астрономической», но которой также поручалось обратить внимание на положение промыслов в наших американских владениях. Биллингсу предписывалось: определить астрономически положение устье реки Колымы и описать от него до Чукотского носа берег, не описанный Дм. Лаптевым; описать Алеутские и другие острова у берегов Америки и на принадлежащем нам берегу этого материка, при описи его стараться отыскать хорошие гавани, где бы можно было завести торговлю с местными жителями; особенно предлагалось ознакомиться с жителями Чукотской земли и Алеутских островов, описать Курильскую гряду до Японии и берег Охотского моря до Кореи. Во время путешествия предписывалось производить метеорологические наблюдения: «а паче северного сияния, состояние при них электрической силы в воздухе и действие оных на компас». При экспедиции находился натуралист для исследования и описания посещаемых стран по части естественной истории и собирания различных коллекций.

Экспедиция продолжалась более восьми лет и могла выполнить сравнительно только небольшую часть данной ей инструкции. Сделав опись реки Колымы, Биллингс близ устья ее встретил густой движущийся лед, среди которого не мог пробраться на восток далее 36 миль и должен был возвратиться в Колыму. При такой неудаче он решился попытаться пройти от Берингова пролива до Колымы и на построенных в Охотске судах вышел в море. На пути в Камчатку экспедиция открыла на Охотском море небольшой, но опасный по своему положению остров Ионы; осмотрела всю гряду Алеутских островов, часть материка Америки от Аляски до мыса св. Ильи и острова, находящиеся как у этого берега, так и к северу от Аляски. Некоторым из посещенных местностей сделана была довольно по-

дробная съемка; обложены ясаком[1] жители 20 островов и, кроме того, описана значительная часть западного берега Охотского моря. Войдя в Берингов пролив и убедясь из рассказов чукчей, что морем невозможно достигнуть устьев Колымы, Биллингс отправился в сопровождении чукчей сухим путем и проехал от бухты Мичигмен, лежащей в Беринговом проливе, до русского поселения при реке Анюй, откуда через Нижнеколымск возвратился в Якутск. Эта шестимесячная смелая поездка дала возможность собрать некоторые сведения о чукчах, но оставила в прежней неизвестности берег океана между Колымой и Беринговым проливом. Одним из полезнейших деятелей при гидрографических работах экспедиции был капитан-лейтенант Гавриил Андреевич Сарычев, впоследствии генерал-гидрограф флота.

Экспедиция Лаксмана

При успешном развитии нашего мореходства и промыслов на Восточном океане, мы нашли полезным вступить в сношения с соседней Японией и приобрести от нее хотя такие льготы, которые имели голландцы, единственные из европейцев пользовавшиеся правом непосредственной торговли с японцами. Поводом для открытия сношений послужило доставление в отечество трех японцев, занесенных бурей к нашим берегам и с того времени проживавших в Сибири. Начальником экспедиции назначен был городничий города Гижигинска, лежащего на северном берегу Охотского моря, поручик Адам Лаксман, сын с.-петербургского академика — натуралиста Эрика Лаксмана, много хлопотавшего об осуществлении этой экспедиции и едва ли не бывшего первым подавшим мысль об ее полезности. В сентябре 1792 года, выйдя из Охотска на гальоте Екатерина, командиром которого был штурман Ловцов, Лаксман пришел в Хакодате и оттуда сухим путем с японским конвоем прибыл в Матсмай. Не допущенный в Иедо, он в Матсмае сдал привезенных с собой японцев, успел добиться разрешения японского правительства на допущение в Нагасаки русских торговых судов и в сентябре 1793 года благополучно возвратился в Охотск.

Вот современный перевод японского дозволения на вход русских судов в Нагасаки, полученного Лаксманом в городе Матсмае 23 июня 1793 года.

«Лист о позволенном входе в Нагасайскую гавань».

«Позволяя велико-российского государства одному судну иметь вход в гавань Нагасайскую, изъявив, что уже исключая оной в прочие места иностранным судам приставать возбранно, и повторяя о нетерпимой в нашем государстве вере христианской, дабы по прибытии оной образом служения и жертвоприношением ниже знаков не было, а во всем, если условие будет, чтобы поступать без противности нашему закону по врученному от нас предписанию, с чем для следования и лист препоручаем Адаму Лаксману».

[1] Ясаком называлась взимаемая в царской России натурой с колониальных народов Сибири и Поволжья подушная подать (меха, кожа, скот и другие ценности). Взимание ясака в видоизмененных формах сохранялось до самой Великой Октябрьской Социалистической революции и все время являлось жесточайшим средством эксплоатации угнетенных народностей. *(Ред.)*

За эту экспедицию сам Адам Лаксман был произведен в коллежские ассесоры с получением жалованья по 450 руб. в год «до определения к месту тому сообразному»; Ловцов произведен в поручики и уволен с оставлением в пенсию получаемого жалованья, и затем также щедро награждены не только все участвовавшие в экспедиции, но даже отец Адама академик Кирилл Лаксман, получивший единовременно три тысячи рублей.

Иностранцы, посещавшие русские берега Америки

В семидесятых годах XVIII столетия к занимаемым русским берегам и островам Америки начали являться с разными целями и иностранные мореплаватели. Из числа их испанец Квадра (1775 г.) доходил до Ситхи, знаменитый Кук (1778 г.) описал берег восточнее Кадьяка, Лаперуз (1786 г.) посетил залив Льгуа, севернее Ситхи, Ванкувер (1794 г.) сделал обстоятельную опись берегов в Хинайском и Чугатском заливах и исследовал между островами проливы от Ледяного мыса до Жуан де-Фука. Независимо от этих мореплавателей, имевших ученые цели, появилось в наших владениях довольно много купеческих судов английской Ост-индской компании, которые, выменом у туземцев бобровых мехов, приносили значительный вред русской торговле.

Морская литература

Морская литература служила верным отражением нашей морской деятельности. В продолжение 37 лет, прошедших после смерти Петра I, издано было не более полутора десятка морских книг, необходимых для обучения моряков и безопасности плавания. Это были преимущественно учебники, описания морских инструментов, мореходные таблицы и лоции. Из них выделялись только два ученые трактата наших знаменитых академиков Эйлера и Ломоносова. Первый в письме к президенту академии наук графу Разумовскому, объясняя основные законы теории кораблестроения, говорил о содержании своего сочинения «Scientica Navalis»; а Ломоносов в «Рассуждении о большей точности морского пути» предлагал многие усовершенствования в морских инструментах и способах астрономического определения места корабля на море. Хотя теоретические предположения его не имели практически полезных следствий, но смелые и прозорливые мысли этого высокого ума и теперь еще не потеряли своего значения. Так например, говоря «Об ученом мореплавании», Ломоносов, для движения вперед науки морского дела, предлагает учредить «Морскую академию», составленную из людей «искусных в математике и особенно в астрономии, гидрографии и механике» «и которые бы о том единственно старались, чтобы новыми полезными изобретениями безопасность мореплавания умножить». По его мнению, в этой академии следовало «собирать все сочинения и полезные для мореплавания и важнейшие из них издавать в свет; совещаться о новых научных исследованиях и, руководя путешествиями ученых мореплавателей, в знатные к мореплаванию предприятия призывать обещанием пристойного награждения и ободрять людей уче-

ных и к сему делу способных». В особенно важную заслугу академии, между прочим, ставилось: составление истинной магнитной теории, теории морских течений и воздушных перемен. Подобный проект показывает, на какое громадное расстояние опередил своих современников наш знаменитый ученый, писавший свои предположения в то время, когда самая Адмиралтейств-коллегия пришла к сознанию «весьма близкой опасности все несказанные императора Петра I труды потерянными видеть».

При общем возбуждении морской деятельности и поднятии значения флота, в морской литературе явились писатели, заботившиеся не только о практически полезных служебных сторонах морского дела, но и о расширении круга специального и общего научного уровня образования моряков; а некоторые авторы старались знакомить вообще русских читателей с более интересными сторонами морской деятельности и тем возбуждать сочувствие к флоту среди нашего образованного общества. В это время голландский и английский языки, с которых преимущественно переводились морские книги, уступили место французскому. К числу переводов с этого языка принадлежали изданные по-русски авторитетные сочинения: Морская тактика, Госта; Теория и практика кораблестроения, Бугера; Морское искусство, Ромма; Наука морская (Le manoeuvrier), Будре де Вильгюе; Военный мореплаватель, Озаня; Полное умозрение строения и вождения кораблей, Эйлера, и многие другие. Кроме того, переводились и печатались книги и статьи в периодических изданиях и по другим отраслям морского дела: История мореходства и торговли разных народов, Описания различных стран, Об укреплении морских берегов и гидравлических работах, О географических открытиях в разных частях света, Замечательные морские путешествия и пр. Последние имели такой успех, что, например, путешествие Кука потребовало нескольких изданий. Употреблявшиеся в преподавании преимущественно рукописные учебники заменились печатными, более полезными по своему содержанию и изложенными понятным, а иногда и изящным для того времени языком.

Вместо прежних тяжелых, далеко не удовлетворительных оригинальных сочинений по разным морским предметам, начали появляться обстоятельные практические полезные труды. К числу их принадлежат: Лоция Финского залива и Балтийского моря, Нагаева; О точности морского пути и Дополнение к Бугеровой навигации, Курганова; Морской треязычный словарь, Шишкова; Собрание списков, «содержащее имена всех служивших в российском флоте флагманов, обер-сарваеров и корабельных мастеров и ныне служащих в оном и при адмиралтействе, как флагманов, так штаб и обер-офицеров», И. Л. Голенищева-Кутузова; О сохранении здравия морских служителей, Бахерахта; Описание плавания к берегам Америки, Шелехова; Описание Архипелага и Варварийского берега, Коковцева; Жизнеописание адмирала Нагаева, Веревкина и пр. Писали и переводили статьи, относящиеся к морскому делу, и такие известные ученые, как академики Миллер, Паллас, Шлецер, Румовский и др. Сделана даже попытка к печатанию исторических документов — изданием писем Петра I к адмиралу Науму Сенявину.

Большинство изданных морских сочинений этого времени отличается целесообразностью и желанием, по возможности, всесторонне и обстоятельно ознакомить читателя с избранным предметом и выражаться понятным хорошим языком. Более замечательные деятели по морской литературе были морские офицеры: Иван Логинович Голенищев-Кутузов, Григорий Григорьевич Кушелев, Александр Семенович Шишков, впоследствии министр народного просвещения, и профессор высшей математики и навигации в Морском кадетском корпусе Николай Гаврилович Курганов. Первые три, имевшие всегда серьезные служебные занятия, могли посвящать литературе только немногие свободные часы и писали, так сказать, между делом. Для Курганова же литература и преподавание составляли главную цель жизни. При светлом уме, обширном разностороннем образовании и знании как древних, так и трех новых языков, Курганов отличался необыкновенным трудолюбием и сердечностью, которая проглядывала даже в его серьезных научных сочинениях. Кроме передачи своим ученикам специальных морских сведений, он всеми силами старался о расширении горизонта их общего образования и сообщал им полезные знания о разных предметах, иногда имеющих только далекое отношение к морскому делу. При редком соединении глубокого, блещущего замечательной остротой и игривостью, ума с необычайной теплотой сердца он умел в каждом, даже сухом, предмете открывать интересные стороны, способные возбуждать сочувствие в его слушателях или читателях. Сознавая вред напускной ученой важности, нередко прикрывающей невежество, Курганов относился к ней с беспощадной иронией и старался доказать, что всякую научную истину, как бы ни казалась она мудреной, можно объяснить просто и понятно.

Личный состав флота в 60 годах XVIII века

Для правильной оценки состояния флота необходимо ознакомиться с характером личного состава морских офицеров и состоянием кораблей и их экипажей в 60 гг. XVIII века. В числе морских офицеров того времени, за исключением весьма немногих единиц хорошо образованных и понимающих высшее требование службы, было также сравнительно немного способных, сведующих практиков, и затем остальная часть служащих представляла инертную массу, держащуюся привычной рутины и способную не к самостоятельной, но только к подчиненной деятельности, требующей разумного руководителя в лице взыскательного начальника. Нравы тогдашних морских офицеров, сходные, впрочем, с нравами большинства современного им русского общества, поражали своей грубостью даже английских моряков, также не отличавшихся особенной мягкостью. На пьянство, называвшееся тогда официально «шумством», и на кулачную расправу с нижними чинами само начальство смотрело снисходительно, как на явление обычное и неизбежное. Основанием судовой дисциплины служил деспотизм командира. Существование обязательных консилиумов и неуместные ссылки офицеров на статьи регламента поддерживали своевольство подчиненных. Продовольствие команды было возложено на командиров судов, из которых некоторые сильно злоупотребляли

этим доверием, что, конечно, не оставалось без вредного влияния на дух экипажа корабля и дисциплину.[1]

Общий характер бывшего морского управления

Построение судов, их морское и боевое вооружение, портовые и административные порядки — все это велось и содержалось «по старине», и всякое нововведение встречалось крайне неприветливо и нередко отвергалось, несмотря на его пользу. Лучшим доказательством подобного положения дел представляется неудачная попытка введения в нашем флоте полезнейшего и необходимейшего на море угломерного инструмента — октана Галдея, бывшего прообразом нынешнего секстана и других отражательных астрономических инструментов. Попавший в Россию в 1751 году, через двадцать лет по его изобретении, октан, далеко превосходящий по своей точности употребляемый нашими моряками «квадрант», был найден неудобным «по сложности своего устройства». То же было и с другим полезнейшим нововведением по части кораблестроения, именно, с заменой деревянных книц железными, как это предлагал в 1739 году корабельный мастер Рамбург. Сослуживцы его отзывались: «Что те кницы весьма неудобны, понеже де во время шторма могут корабль повредить и пр.», а генерал-интендант Головин не без иронии заметил, что «не надеется де он, чтобы мастер Рамбург во Франции действительно употребление тех книц видеть мог». Подобное отношение ко всякой новизне царило тогда и по другим частям морского ведомства.

Шутливо замечая по поводу отправления эскадры в Архипелаг, что «Гибралтар нашим (морякам) казался конец света», Екатерина II не подозревала, что это была печальная истина. В самом деле, для офицеров того времени кроме Балтийского моря и пути из него в Архангельск все остальное было положительно неведомо. Даже и из корпусного учения они могли вынести только краткий перечень главнейших географических собственных имен, но и те, конечно, скоро забывались. Впрочем, о состоянии тогдашних географических сведений вообще в русском обществе можно судить по вопросу самой Екатерины, обращенному к иностранной коллегии: «Имеют ли грузинские владения порты на Каспийском или Черном море? Тифлис стоит на одних картах на Черном, на других на Каспийском море, а в иных на середине земли».

Отправление за границу русских и приглашение на флот иностранных офицеров

Для скорейшего преобразования флота было тогда решено, что необходима помощь из флотов иностранных, стоящих во многих отношениях выше нашего; стали отправлять офицеров волонтерами на

[1] Прикарманивание продовольственных и других корабельных денег сплошь и рядом имело место в царском флоте со стороны командиров кораблей и других офицеров, по своим обязанностям соприкасавшихся с этими суммами. Было много фактов, когда отдельные офицеры за счет матросского недоедания строили себе дома и становились богачами. Это было прекращено только с падением самодержавного строя. *(Ред.)*

иностранные флоты и приглашать хороших иностранных моряков на русскую службу. Из числа русских, бывших за границей, вышло несколько отличных офицеров, как например: Козлянинов, Лупандин, Ханыков, Селифонтов и др., а из позднейшего отправления (в 1793 г.) Обернибесов, Лутохин, Лисянский, Крузенштерн, известный по своему быстрому служебному движению капитан-лейтенант Семен Великий и др.

Из приглашенных в нашу службу иностранцев некоторые своими сведениями и добросовестной усердной деятельностью вполне оправдали возлагаемые на них надежды и много содействовали быстрому и славному возрождению нашего флота. По важности и разнообразию своих заслуг первое место между ними занимает англичанин Самуил Карлович Грейг, имевший, как отличный специалист и высокообразованный энергичный деятель, первенствующее значение в нашем флоте и пользовавшийся вполне заслуженным доверием у всех. Ему, кроме славных побед над турками и шведами, русский флот обязан введением полезнейших усовершенствований в морском и боевом вооружении и управлении судов, в улучшении портовой и адмиралтейской деятельности и образовании множества превосходных офицеров. По отзыву его подчиненных офицеров и нижних чинов, «это был более отец, нежели начальник». Из других иностранцев, более выдающихся своими способностями и полезной службой, были: англичанин Тревенин, ходивший мичманом (гардемарином) с известным капитаном Куком в последнем его путешествии и явившийся с проектом русского кругосветного плавания, осуществленного впоследствии с Крузенштерном. Тревенин, командовавший кораблем, на тридцатом году от роду был убит при прорыве шведского флота из Выборгского залива; Круз — герой Чесмы и победитель шведов в Красногорском сражении. Голландец Кингсберген, боевой и ученый моряк, одержавший две победы над сильнейшими отрядами турецких судов. Из этих побед — вторая имела очень важное значение в том отношении, что не допустила турок высадить на берега Крыма находившийся на их судах значительный десант. Храбрый, находчивый капитан и отличный адмирал англичанин Кроун, француз Вальян, боевой капитан англичанин Денисон, искусный литейщик пушек шотландец Гаскони и другие.

Одновременно с этими достойными и полезными деятелями наш флот, особенно гребной, наводнила масса ничем не замечательных иностранцев, которые при незнании языка, неуместной заносчивости и гордой самонадеянности приносили более вреда, нежели пользы. В числе их были, впрочем, немногие лица, имевшие некоторые неоспоримые достоинства и, благодаря им, занимавшие важные посты, но, по дурным сторонам своего характера, после непродолжительной службы оставившие Россию. Таков был начальствовавший гребным флотом принц Нассау-Зиген, энергичный воин, но неумелый администратор и увлекающийся начальник. Он успешно действовал под Очаковом, в Биорко-Зунде и особенно при Роченсальме. Но слава его затуманилась вторым Роченсальмским сражением, проигранным прямо по его вине.

Адмирал Ноульс, сведущий судостроитель и знаток портовых работ, предлагавший и частью исполнивший некоторые усовершенствования в конструкции и вооружении судов и портовых порядках, был постоянно недоволен своим положением и усиленно, но бестактно добивался получить во флоте первенствующее значение. Самонадеянность его дошла до того, что он беззастенчиво предложил «для возведения русского флота на высочайшую степень славы и могущества» дать ему (Ноульсу) полномочие действовать именем великого князя генерал-адмирала. Поль Джонс, бывший на службе в Северо-Американских Штатах и принятый в наш флот в чине контр-адмирала, прокомандовав одну кампанию эскадрой на лимане, был уволен от службы. Англичанин Эльфинстон и датчанин Арф командовали эскадрами в первую Архипелагскую экспедицию, но граф А. Г. Орлов, вследствие непонимания ими своего служебного положения и возникающих из этого беспрестанных претензий, поспешил отпустить их на родину. Эти и подобные им лица после недолгой службы в нашем флоте удалялись из России, обыкновенно щедро награжденные, и несмотря на это оставались всегда недовольными Россией. Но было много и таких иностранцев, которые, добросовестно прослужив у нас многие годы и найдя в России новое отечество, остались в ней навсегда и семейства их делались совершенно русскими. К числу их принадлежат: Грейги, Кроуны, Огильви, Мессеры, Бойли, Греве, Алексиано, Кумани, Патанноти и др.

Первая Архипелагская кампания

Посылка русских за границу и служба иностранцев в России при всей приносимой теми и другими пользе не могли вдруг преобразовать флота: на это требовалось известное, довольно продолжительное время. Между тем, война 1768—1774 гг. между Россией и Турцией и решение действовать на нее морскими силами со стороны Архипелага настоятельно потребовали немедленного отправления эскадры в Средиземное море.

Чтобы при бывшем тогда состоянии флота решиться на это крайне рискованное предприятие, надобно было иметь геройскую отвагу.

На кораблях, вышедших из Балтийского моря под начальством Спиридова и Эльфинстона, кузовы и рангоуты их попрежнему не имели достаточной крепости. Большая часть судов тогда строилась из сырого леса, и случалось, что по недосмотру или злоупотреблениям вместо сквозных болтов корабельные члены скреплялись гвоздями или даже деревянными нагелями. Опасная течь от разошедшихся во время качки обшивных досок и частей была явлением обыкновенным. Лопались кницы, ватервельсы, бимсы отходили от своих мест и даже расходились стыки досок наружной обшивки или концы этих досок выходили из шпунтов штевней. Случалось, что корабль, спущенный на воду, углублялся настолько более ожидаемого, что для облегчения его при выходе в море приходилось оставлять на берегу не только многие из штатных вещей, но даже часть пушек. При малой остойчивости и при возможности движения каменного балласта в трюме, в

шторм корабль иногда ложился на бок, и для подъема его приходилось рубить мачты. Для предохранения от морских червей, водящихся в южных морях, суда эскадры Спиридова и Эльфинстона были обложены слоем шерсти и по ней обшиты дюймовыми досками, что, разумеется, значительно уменьшало скорость хода и ухудшало морские качества судна. При непрочном такелаже и парусах, дурно выкованных якорях и ненадежных канатах опасность угрожала судам не только в море, но иногда и на якоре.

О прочности тогдашней корабельной артиллерии можно судить по состоянию ее в позднейшее время, когда в Красногорском сражении разорвало на эскадре Круза 25 пушек; а в Эландском частый разрыв орудий навел на команду такую панику, что на одном корабле люди разбежались от пушек, и для ободрения их офицеры должны были исполнять обязанности комендоров.

Состояние судовых экипажей

Многочисленность заболеваний и ужасающая смертность между нижними чинами считались делом неисправимым. При сравнительно лучших гигиенических условиях береговой жизни тогда и в кронштадтском госпитале ежедневно умирало до 20 человек; а на судах, вышедших в море, число заболеваний и умерших возрастало с каждым днем плавания. Так, например, на эскадре Спиридова при переходе от Кронштадта до Копенгагена умерло 54 человека, и число больных, бывшее около 300 чел., на пути до Англии возросло до 700; а при переходе от Англии до Лиссабона только на одном из кораблей число больных дошло до 200 человек. Причиной подобных печальных явлений, общих на тогдашних судах, была нечистота, испорченный воздух жилых помещений, одежда матросов, существенную часть которой составлял пропрелый от неизбежной сырости полушубок, затем испорченная вода и дурная провизия. Несмотря на заботы Петра I о доставлении на суда провизии в бочонках или мешках, ее продолжали доставлять в рогожных кулях, гниющих от сырости и портящих находящуюся в них провизию. Солонина держалась в бочках больших размеров, которые, оставаясь продолжительное время откупоренными, заражали воздух, чему пособлял еще крепкий запах трески, употреблявшейся матросами в последние дни. Пресная вода, содержавшаяся в деревянных бочках, после недолгого плавания портилась и приобретала отвратительный вкус и запах гнилых яиц. Зловоние в нижних палубах увеличивалось гниющей в трюме водой и отчасти раздаваемой на руки матросам недельной порцией сухой провизии и масла, которое хранили они в своих сундуках или в койках, постоянно остающихся внизу. Для нагрузки трюма употреблялся не чугунный, а каменный или песчаный балласт, в котором собирался и гнил сор, при недосмотрах иногда сметаемый в трюм и представляющий полное удобство для разведения крыс и различных беспокойных насекомых. Если к этому прибавить, что при неимении судовых лазаретов больные до перевоза на госпитальное судно не отделялись от здоровых и что вообще на судах не существовало порядочной вентиляции и темные уголки нижних палуб избавляли

ленивых матросов от путешествия на верхнюю палубу, то огромная смертность совершенно объясняется антигигиеническим состоянием тогдашних судов.

Отправляясь с такими кораблями в далекое, небывалое до того времени плавание, Спиридов вполне сознавал всю тягость лежащей на нем ответственности и по прибытии в Англию заметно упал духом. Понятно, с каким тяжелым чувством этот скромный, честный и добросовестнейший служивый должен был выслушивать оскорбительные обвинения и советы от нашего посланника в Дании — Философова и от самого графа А. Г. Орлова, людей мало знакомых с морским делом, или резкие замечания от самой Екатерины «Когда вы, — писала Екатерина к Спиридову, — в пути съедите всю провизию, тогда вся экспедиция ваша обратится в стыд и бесславие ваше и мое. . . Прошу вас для самого бога, соберите силы душевные и не допускайте до посрамления перед целым светом. Вся Европа на вас и вашу экспедицию смотрит».

Быстрое совершенствование флота

После такого печального начала плавания наш флот, быстро совершенствуясь во время пути, при первом появлении своем в Архипелаге обращает в бегство сильнейшего неприятеля и уничтожает его при Чесме. В надежде на панический страх турок, произведенный Чесменским погромом, Грейг советовал Орлову немедленно итти в Дарданеллы и в Константинополь. Могло быть, что при осуществлении этой смелой мысли война окончилась бы немедленно славным для России миром.

Дальнейшая деятельность нашего флота в Архипелаге и Средиземном море, за малыми исключениями, представляет ряд разнообразных успехов, ясно свидетельствовавших как о подъеме духа наших моряков, так и о приобретении ими практических сведений в морском деле. Благодаря этому возвращение из Средиземного моря в Балтийское совершилось без особенных неудач, и спустя немного времени объявленные Россией правила вооруженного нейтралитета с честью могли поддерживаться нашими морскими силами. Русские военные суда, крейсерующие у берегов Европы от Нордкапа до Мотопана, всегда и везде держались на высоте своей задачи и сумели возбудить общее уважение иностранцев к русскому флагу.

Неблагоприятные стороны продолжительных войн

Блестящие морские войны второй половины XVIII века, кроме общего совершенствования флота, требовали еще быстрого увеличения численности судов его, которое представляло и неизбежные темные стороны. Так например, при спешной постройке множества судов, от употребления на них сырого, иногда маломерного леса, недосмотров или злоупотреблений, они не имели должной крепости и после немногих лет службы требовали тимберовки. Внимание высшего морского начальства, поглощенное заботами о военных приготовлениях, не могло с должной строгостью и вниманием следить за другими отраслями управления. Так например, в деле охраны корабельных лесов

допускались большие злоупотребления, ко многим дисциплинарным требованиям службы начальство относилось нередко с излишнею снисходительностью и т. п. Но важнейшими из темных сторон были финансовые затруднения, отразившиеся особенно тяжело на Черноморском флоте. В начале 90-ых годов XVIII века, когда непосредственным начальником этого флота был Н. С. Мордвинов, а высшее заведывание принадлежало генерал-губернатору екатеринославскому и таврическому князю Платону Зубову, наружно все казалось хорошо, но в действительности в это время положение флота было ужасающее. Неопределенность политических обстоятельств и беспрестанные опасения близкой войны с Турцией и даже с Францией, обязывали Мордвинова держать флот в постоянной боевой готовности и требовать немедленного отпуска необходимых для этого сумм. Обыкновенно при усиливавшихся слухах о неизбежности войны требования Мордвинова старались удовлетворить, но при первой надежде на сохранение мира задерживали отпуск денег. Так например, при утверждении нового штата для Черноморского флота повелено было назначенные суммы «отпускать без задержки»; но на самом деле случалось, что в должный срок отпускали не более десятой части назначенного. Кроме недосылки денег еще много вредило несвоевременное их получение. «Выгоднее занять за 20 процентов, — доносил Мордвинов, — нежели оставлять казну в долгах, заставляющих терять всякое доверие, и подрядчиков разоряться. Здесь все потребности заготовляются единовременно в полную воду через (Днепровские) пороги, городских запасов нет и достать не у кого. Потерянная весна уничтожает целый год». В это время в черноморских адмиралтейских магазинах был крайний недостаток в самых необходимых вещах и припасах. Доходило до того, что стоящий на рейде флот продовольствовался изо дня в день тем, что успевали доставлять подрядчики, и не было возможности заготовить провизии даже для непродолжительного плавания. В 1794 году, настоятельно требуя денег, Мордвинов писал: «Я с нуждою только могу прокормить людей. Здесь от самого Курска неурожай хлеба и трав от засухи, продолжающейся с прошлого года. Весь скот кормят камышом и подводы идут втрое долее прежнего». В сознании неготовности флота к военным действиям, адмирал представляет, что в эту осень «надо отложить все мысли о наступательной войне», и затем приводит странные парадоксы, что при нашем бездействии «турки, уверясь в нашей слабости, не будут увеличивать своих сил и искать помощи союзников, проспят всю зиму и не надумают об укреплении своего канала (Босфора). Между тем, мы усилимся тремя (строящимися) кораблями и 50 канонерскими лодками. Тогда, на будущий год, мы будем поражать их (турок) на всех пунктах, и чтобы эта третья война была последней. Разумеется, я не говорю, что и в эту кампанию нельзя упускать удобного важного случая. Римляне часто отходили с поля сражения, чтобы сильнее поразить на другой день». Наконец, потерявший терпение Мордвинов писал (в 1796 г.) Зубову: «Ваша светлость стараетесь о распространении торговли и приумножении богатств в губерниях ваших; но все ваши постановления и труды, от теплого сердца приносимые, Черноморское правление (в котором председательствовал Мордвинов) по-

борет и уничтожит разорением ежегодно по единице и купно многих (подрядчиков и местных жителей). Флот наш существует для ограждения всего края, но существует и для разорения жительствующих в оном».

Если такой достойнейший деятель, каким был Мордвинов, предлагал подражать римлянам, отступающим с поля сражения, и решался писать такие дерзкие письма к всемогущему в то время Зубову, то надо думать, что положение Черноморского флота было очень затруднительное.

Подобные частные временные затруднения, несмотря на всю свою важность, не могли однако иметь решающего влияния на успешность войн. Затруднения эти, в случае настоятельной необходимости, быстро исправлялись, не нарушая общего обычного победного характера морской деятельности того времени. Разлагая этот итог на его составные части, легко увидеть, что он был следствием более или менее важных усовершенствований по всем главным отраслям морской деятельности.

Изменение положения личного состава

Посещение нашими моряками портов разных государств и непосредственные сношения с иностранцами значительно расширили горизонт понятий и сведений не только офицеров, но и нижних чинов, а совместная служба с иностранцами на наших и других флотах ознакомила со многими полезными предметами и порядками, которые скоро усваивались нашими офицерами и переносились ими на свой флот. Плавание и стоянки на рейдах вместе с иностранными военными судами возбуждали полезное соревнование в командах и порождали неизвестное у нас прежде морское щегольство, проявлявшееся в красивой наружности корабля и его вооружении и также в быстром производстве различных судовых маневров и работ. Ханыков, начальствующий эскадрой, бывший в Англии в конце царствования Екатерины, писал, что наши матросы, стараясь не уступать англичанам в скорости взятия рифов, прибавки или убавки парусов и т. п., «теперь исполняют в 3 или 4 минуты такие работы, с которыми прежде едва справлялись в 10 и 12 минут». Беспристрастный ценитель, служивший в нашем флоте англичанин Треванин о русских матросах писал следующее: «Нельзя желать лучших людей, ибо неловкие, неуклюжие мужики скоро превращались под неприятельскими выстрелами в смышленых, стойких и бодрых воинов».

К этому периоду относятся также такие мероприятия, как повеление сохранять в е ч н о на флоте имена кораблей, отличившихся в архипелагскую кампанию, учреждение ордена св. Георгия,[1] жалуемого за особенные военные отличия, который давался также за 25 лет беспорочной службы в офицерских чинах, а морякам, кроме того, и за 18 шестимесячных кампаний. Обычная награда для всех офицеров, участвовав-

[1] Орден св. Георгия впоследствии вновь стал выдаваться только за боевые заслуги и лишь офицерскому составу; всего существовало 4 степени этого ордена. Орден существовал до Великой Октябрьской Социалистической Революции. Солдаты же за боевые заслуги награждались знаками военного ордена, которые в обыденном разговоре часто называли георгиевскими крестами.

ших в успешных морских сражениях, было убавление кампаний в счете их к получению ордена св. Георгия или убавление года или двух для выслуги пенсии. За военные заслуги жаловались также золотые и украшенные алмазами шпаги, драгоценные подарки, а иногда и населенные земли. За взятые или истребленные неприятельские суда назначались призовые деньги, а флагманам, командующим флотами или эскадрами, отпускались значительные суммы «на стол».

В чинах морские офицеры уравнены с сухопутными, и число обер- и штаб-офицерских чинов было уменьшено, но впоследствии большое накопление капитанов 1 ранга заставило ввести чины капитанов бригадирского и генерал-майорского рангов. Возобновлена была, прекратившаяся с 1742 года, баллотировка при производстве в чины. Польза ее для флота объяснялась тем, что в морской службе «в равных достоинствах наука всемерно предпочтена быть должна» и «что эту науку всего легче и скорее могут усмотреть люди, на одном корабле с ним (производимым в чин) служащие или в одном обществе обретающиеся, нежели главные командиры».

Нижних чинов, без суда, запрещено наказывать батогами и кошками, «ибо таковое наказание не суть исправление, но сущая казнь». К сожалению, забытые этим запрещением «линьки» долго еще оставались на нашем флоте, разрушая здоровье матросов. [1]

Наконец, нельзя не упомянуть об одном, с первого взгляда незначительном, но в сущности весьма важном улучшении судовой жизни офицеров и нижних чинов. При прежних порядках матросам выдавалась на руки провизия на неделю, и пища приготовлялась в котлах в складчину. Остальные же высшие чины, до командира судна включительно, должны были заботиться каждый о своем пропитании, иметь отдельное хозяйство, свою посуду и заготовлять и сохранять во время плавания нужную для стола провизию. Некоторые офицеры, конечно, составляли артели, но другие питались отдельно. Такое положение, кроме увеличения на судах беспорядка, нечистоты и тесноты, заставляло в продолжение целого дня держать в камбузе неугасаемый огонь и служило источником беспрестанных ссор между прислугой, отражавшихся и на отношениях самих офицеров. Для устранения подобного беспорядка было постановлено: на руки матросам провизии не выдавать, а приготовлять им всем пищу в одном братском котле. И из того же котла отпускать по одной порции унтер-офицерам и другим чинам, получающим полуторную порцию, и дозволить им готовить для себя какое пожелает добавочное кушанье, а за невзятую половину порции отпускать им деньги. Иеромонаху, комиссару, шкиперу и «прочим подобным чинам» иметь один общий стол и, наконец, капитану с офицерами устроить свою «кают-компанию».

Соединение в кают-компании сослуживцев-офицеров разных чинов в одно целое, кроме удобств и улучшения стола, имело громадное влияние как на смягчение нравов морских офицеров, так и на развитие среди них общественности и близких дружеских отношений. Вместе с тем, в кают-компании, как на почве нейтральной, до известной

[1] Зверское избиение офицерами матросов было системой палочной дисциплины в царской армии и флоте. В XVIII и XIX веках меры наказания были особенно жестоки и зачастую имели смертельный исход. *(Ред.)*

степени внеслужебной, всякий член имел возможность при обсуждении какого-нибудь специального технического вопроса высказать свободно свое мнение, и здесь же молодые моряки могли приобретать от старых служивых множество полезных практических сведений; влиянием большинства сглаживались угловатости отдельных личностей, незаметно пополнялось общее образование моряков и развивались вкусы к облагораживающим искусствам, как например, музыке и пению.

Усовершенствование кораблестроения и морского вооружения судов

В кораблестроении введены также некоторые полезные улучшения в расположении и соединении корабельных частей, иные деревянные скрепления, как например, кницы, стандерсы и др., начали заменять железными и т. п. Важнейшим усовершенствованием было начало введения медной обшивки, которая, охраняя подводную часть корабля от червей и нароста массы морских животных, значительно улучшала скорость хода и поворотливость судна.

При поступлении на наш флот С. А. Грейг энергично принялся за исправление существовавших недостатков в корабельном корпусе, рангоуте и такелаже. Он предлагал, для лучшего размещения людей во время сражения и при управлении парусами, шканцы продолжить фальшивой палубой до грот-мачты, а ют выдвинуть фута на 2 или на 3 за бизань-мачту. Понизить фута на 4 или на 5 резные украшения кормы, которые мешают ходу, уклоняя корабль к ветру. Делать ростры не выше 6 футов над палубой, потому что большая высота их мешает управляться с гротом и замедляет ход при бейдевинде. Для увеличения силы при подъеме якоря делать двойной шпиль, чтобы можно ходить на нем в двух палубах, и т. п. Относительно рангоута он предлагал уменьшить высоту мачт, увеличив по возможности парусность, а также увеличить ширину марсов. Эти изменения, укрепляя, более прежнего, мачты и стеньги, давали больший простор при работах на марсах. Затем, для облегчения же мачт, предлагал делать тоньше, а следовательно и легче, все реи. Упростить проводку бегучего такелажа и снять на нем много лишних блоков. Предлагал улучшить кройку парусов, устройство кранов для затопления крюйт-камеры в случае пожара, уничтожение излишних перегородок, загромождающих палубы, введение в них вентиляторов и множество других полезных улучшений. Одним словом, он старался о том, чтобы наши суда не только сравнялись с судами английского флота, но даже превзошли их.

Из числа принятых мер, имеющих прикосновение к кораблестроению, но не принесших ожидаемой от них пользы, были: изменение в порядке охранения корабельных лесов и изъятие основанной Петром I партикулярной верфи из ведения Адмиралтейств-коллегии. Относительно охранения корабельных лесов жестокие петровские меры были заменены более мягкими взысканиями. Торговля лесом освобождена от многих стеснений, происходивших от формальностей, существовавших при надзоре за лесами морского ведомства, а самые леса и приписанные к ним люди, состоявшие в заведывании Адми-

ралтейств-коллегии, переданы в ведомство директора экономии. Все эти изменения, направленные к увеличению государственных доходов, при недобросовестности исполнителей, повели к повсеместному расхищению лесов. Передача же с.-петербургской партикулярной верфи от Адмиралтейств-коллегии городу Петербургу также вместо ожидаемой от этого изменения пользы для торгового мореплавания принесла ему громадный вред, остановив развитие нашего торгового флота. Созданная Петром I партикулярная верфь по своим основаниям могла быть прекрасным плодотворным зерном для образования и развития подобных верфей во всех удобных для этого местах государства, особенно в тех, где уже производилось частное кораблестроение. Начало этому положено еще при жизни Петра I образованием в Нижнем-Новгороде такой верфи для постройки коммерческих судов. Посредством партикулярных верфей морское ведомство, руководя специально известным ему искусством судостроения, обязано было советом и делом помогать частным предпринимателям и, не стесняя их излишними формальностями, заботиться об удешевлении строения и, главное, об улучшении конструкции коммерческих судов, сообразно их назначению и кругу плавания. Теперь же члены комиссии, которой было доверено преобразование флота, при множестве работ, повидимому не обратили должного внимания на важность этого дела и, желая избавить морское ведомство от лишних хлопот по делам учреждения, не имеющего, как им казалось, прямого отношения к военному флоту, представили о передаче партикулярной верфи в ведение города. Таким образом, руководство коммерческим судостроением, тесно связанное с важным государственным делом — развитием коммерческого флота, перешло от специалистов в руки людей, не только не знакомых с делом, но и не интересующихся его успехом. Ближайшим следствием такого пренебрежения плодотворной мыслью Петра было отстранение коммерческого судостроения от высшего надзора сведущих кораблестроителей военных судов, что представляло одно из существенных препятствий к развитию торгового флота.

Усовершенствование морской артиллерии

Морская артиллерия к 60 годам XVIII века была, как мы видели, в самом неудовлетворительном состоянии: пушечные станки ломались, не выдерживая значительного числа выстрелов, а дурно отлитые орудия разрывались, поражая людей и угрожая кораблю опасностью пожара. Была обращена особенная заботливость на усовершенствование этой важнейшей части флота. При начале архипелагской экспедиции, поручая отыскать в Англии сведущего мастера для литья орудий, Екатерина приказывала «не затрудняться размером жалованья, лишь бы безошибочнее лил пушки, нежели наши, кои льют сто, а годятся много десять». И тогда, по необходимости, большое число пушек было куплено в Англии. Северо-Американскими Соединенными Штатами в 1767 году введены орудия 36-фунтового калибра, двухпудовые, пудовые и полупудовые единороги, стрелявшие бомбами, гранатами и брандскугелями. В 1787 г. были введены

во флоте вновь изобретенные в Шотландии карронады, и потом оттуда же приглашен был к нам отличный знаток литейного дела Гасконн. Под его дирекцией и под главным наблюдением Грейга на петрозаводских заводах сделаны были многие улучшения, благодаря которым и у нас начали отливать хорошие орудия. Кроме олонецких петровских заводов орудия изготовлялись еще на сибирских, камских заводах, в Сестрорецке и также на заводах частных лиц. Наконец, ввиду важных преимуществ медной артиллерии перед чугунной, приступили к вооружению кораблей медными орудиями. Против прежнего увеличен калибр орудия, и для стрельбы вместо фитилей введены кремневые замки, а потом и скорострельные трубки.

ГЛАВА XII

РУССКИЙ ФЛОТ ВО ВРЕМЯ НАПОЛЕОНОВСКИХ ВОЙН

Политическое положение России

Вступив на престол, Павел I поспешил прекратить военные действия в Персии, отозвал находившиеся там войска и возвратил бывшую в Англии эскадру Макарова. Но неожиданные политические события заставили и Россию принять деятельное участие в войне против французов. Из опасения, что Тулонская эскадра в соединении с турками может угрожать нашим черноморским портам, поспешно вооружена была в Севастополе эскадра из 7 кораблей, 5 фрегатов и 4 мелких судов под начальством вице-адмирала Ушакова, которому предписано: не удаляясь от берегов Крыма, собирать, посредством крейсеров, сведения о движении турецких и французских судов и быть готовым на случай неприятельских действий.

Только в июле месяце сделалось известным, что Тулонская эскадра, заняв на острове Мальта укрепленный город Лавалету, направилась к берегам Египта, где и высадила находившийся на ней корпус французских войск под начальством генерала Бонапарта. Египет принадлежал Турции, а остров Мальта рыцарскому ордену св. Иоанна Иерусалимского, находящемуся под особым покровительством Павла I. Он был избран гроссмейстером ордена, и поэтому в 1797 г. к числу прежде бывших приорств ордена прибавлено еще вновь учрежденное «русское» приорство.

Союз против Франции

Своевольные действия французов у берегов Египта и на острове Мальта, оскорблявшие Россию и Турцию, заставили эти государства вступить между собой в тесный союз для действия против Франции. С другой стороны, успехи французских армий в Европе, способствовавшие быстрому распространению революционных идей, возбудили сильные опасения во всех монархических правительствах и послужили поводом к союзу России, Англии, Австрии и Турции.[1] По условию,

---

[1] Павел I был таким же врагом революционной Франции, как и его мать Екатерина II. Он заявил реакционным правительствам Западной Европы, что будет продолжать борьбу с французской революцией, вследствие чего он немедленно отправил эскадры Балтийского флота в Англию для соединения с англий-

заключенному между этими державами, для действий против французов вместе с австрийцами отправлена была в Италию русская 60-тысячная армия под начальством фельдмаршала Суворова, а в помощь англичанам послана из Кронштадта эскадра под начальством вице-адмирала Макарова, и для совместного действия с турками из Черного моря в Средиземное отправлена эскадра вице-адмирала Ушакова.

В это время французы, кроме Мальты и Египта, занимали уже Голландию, переименованную ими в Батавскую республику, весь левый берег Рейна, Швейцарию, Италию, отнятые у Венеции в 1797 году Ионические острова и соседнюю с ними часть Албанского берега с несколькими крепостями.

Занятие французами Голландии, происшедшее в 1794 году, служило постоянной угрозой для Англии, которая, опасаясь отсюда высадки французов на свои берега, для охранения их держала сильный флот. В октябре 1797 года английский адмирал Дункен в сражении с голландским флотом, состоявшим из 15 линейных кораблей, овладел девятью из них, а остальные успели спастись в Тексель, где и оставались блокируемые англичанами.

Плавание эскадры Макарова

Эскадра вице-адмирала Макарова, состоящая из 15 кораблей, 4 фрегатов и одного катера, отправилась в Немецкое море тремя отдельными отрядами, почти равными по числу судов. Первый, под начальством самого Макарова, пошел из Кронштадта в мае 1798 года и в начале июля у Ярмута соединился с английской эскадрой адмирала Дункена; второй под флагом вице-адмирала Тета, вышедший 6 июля из Архангельска, прибыл в Англию в половине августа; третий отряд контр-адмирала Карцева вышел из Кронштадта только в конце августа. Отряды Макарова и Тета, присоединясь к эскадре английского адмирала Дункена, крейсеровали с ней у берегов Голландии. Отряд же Карцева, дойдя благополучно до Зунда, продолжал свой путь весьма бедственно; при слабости корпусов кораблей и их рангоута, встретив сильные свежие ветры, суда отряда получили значительные повреждения, исправление которых потребовало продолжительных остановок в датских и норвежских портах. Задержанный исправлениями отряд дошел до Англии поодиночке, в самом бедственном виде, только в начале ноября. При переходе Немецким морем флагманский корабль Карцева **Принц Густав** от сильной течи потонул, и экипаж его спасся только благодаря той счастливой случайности, что во время гибели подле утопающего корабля находился также сильно поврежденный корабль **Изяслав**, и тихая по-

ским флотом, а Черноморский флот заставил крейсеровать в Черном море в готовности оказать содействие Турции в случае покушения французов на их владения. Павел принял на русскую службу целый корпус французских эмигрантов и провел целый ряд мероприятий, должных помешать проникновению французского влияния в Россию. Так, например, были запрещены даже костюмы и шляпы, напоминающие французские моды, нельзя было читать французские газеты и книги и вообще говорить о событиях во Франции и т. д.

Павел I сразу же сделался активным членом антифранцузской коалиции. *(Ред.)*

года позволила перебраться на него команде гибнувшего корабля и благополучно достигнуть Англии.

В продолжение зимы наши суда исправили свои повреждения в английских адмиралтействах, и весной 1799 года 3 корабля и один фрегат, под начальством Карцева, пошли в Средиземное море для усиления эскадры Ушакова, а 2 корабля и фрегат, оказавшиеся негодными к продолжению плавания, были отправлены в Кронштадт. Английская эскадра продолжала блокировать голландский флот, находящийся в Текселе, а отряд Тета крейсеровал перед Гельветслюйсом, где стояли также голландские три корабля и два фрегата.

Высадка на берега Голландии

Летом у англичан все было готово для высадки на берега Голландии с целью изгнания из нее французов и восстановления правления штатгальтера принца Оранского, находившегося тогда в Англии. По договору, заключенному с Англией, Россия обязалась в этом предприятии помогать как флотом, так и десантом. 17½ тысяч русского сухопутного войска, под начальством генерал-лейтенанта Германа, назначенные для содействия англичанам при высадке в Голландию, отправились из России на эскадре контр-адмирала Чичагова из 6 кораблей, 5 фрегатов и 2 транспортов и на присланной английской эскадре, капитана 1 ранга Ферриса, из 9 кораблей, 7 фрегатов, 4 транспортов и люгера. Плавание Чичагова до Текселя продолжалось около месяца и было весьма бурное: все его суда получили более или менее важные повреждения, а два фрегата должны были возвратиться к своим портам.

Русские десантные войска явились к берегам Голландии в первых числах сентября, но англичане, не подождав их, высадили 17 тысяч под начальством генерала Аберкромби и, прогнав неприятеля, заняли весь Гельдер с бывшими на нем укреплениями, заграждающими путь к Текселю, где стоял голландский флот. При этом в гавани Нюден англичане взяли у голландцев 2 корабля, 9 фрегатов и несколько мелких военных и купеческих судов. Затем 8 английских и 2 русских корабля (Ретвизан и Мстислав), под начальством вице-адмирала Митчеля, вошли на Тексельский рейд, имея кроме своих национальных флагов и флаг штатгальтера для показания, что союзники пришли не врагами голландцев, а друзьями, восстановителями их законного правления. На предложение о сдаче начальник голландского отряда контр-адмирал Стори отвечал отказом и выразил твердое намерение защищаться до последней крайности. Офицеры сочувствовали адмиралу, но матросы отказались сражаться, и адмирал принужден был сдать союзникам находящиеся в Текселе 8 кораблей, 3 фрегата и шлюп.

Англичане, вступая в Голландию, рассчитывали на подобное же содействие всего населения страны, но обманулись в своих ожиданиях: большинство жителей смотрело на них как на корыстолюбивых недоброжелательных соседей и сочувствовало французам, к которым и присоединились голландские войска под начальством генерала Дасиделя. Расчеты на слабость французов также оказались неверными:

покуда английские суда с десантом, задерживаемые в море 12 дней свежим ветром, находились в виду голландских берегов, французский главнокомандующий генерал Брюн успел стянуть для противодействия англичанам 10 тысяч французских и 12 тысяч голландских войск. Присоединение русского десанта, присылка подкрепления из Англии и прибытие главнокомандующего союзными войсками герцога Иоркского, сына короля Георга III, уже не могли поправить дело, ненадежное в самом основании. Несмотря на успехи англичан в начале высадки, окончание ее было неблагоприятно для союзников. В трех кровопролитных сражениях близ Алькмара они потерпели сильное поражение, причем русские понесли большую потерю в людях, и генерал Герман попал в плен.

Эта неудача, происшедшая от недостатка провизии, изнурительных передвижений среди враждебного населения, и, наконец, опасения, что голландцы, открыв плотину, затопят местность, занимаемую союзниками, заставили герцога Иоркского вступить в переговоры с неприятелем, на основании которых были освобождены все пленные, и союзники к известному сроку обязались удалиться из Голландии.

Между тем, для подкрепления эскадры Макарова отправлен был из Архангельска под флагом вице-адмирала Баратынского еще отряд из 3 кораблей и 2 фрегатов. Он выдержал самое бедственное плавание и добрался до Англии только ко времени окончания высадки. Из 5 судов отряда 4 потеряли все мачты и бушприты и один корабль, по невозможности продолжать путь, остался зимовать в норвежском порту Бергине.

Эскадра Макарова, состоящая из 18 кораблей, 10 фрегатов, 2 транспортов и катера, зиму на 1800 год провела в Англии, исправляя свои многочисленные и разнообразные повреждения, и с наступлением весны начала отдельными отрядами возвращаться к своим портам в Балтику, перевозя наши сухопутные войска, зимовавшие, по возвращении из Голландии, на английских островах Гернзе и Жернзе. В сентябре месяце все наши суда, бывшие в Англии, возвратились к своим портам.

Плавание эскадры Ушакова

Отправленная из Севастополя для совместного действия с турками эскадра вице-адмирала Ушакова состояла из 6 кораблей, 7 фрегатов и 3 бригов, имела 1700 человек сухопутного десанта и кроме того для усиления ее готовились еще два 74-пушечных корабля под начальством контр-адмирала Пустошкина. 24 августа 1798 года Ушаков пришел в Константинополь и встреченный с восторгом всем населением столицы был удостоен, как он сам пишет, «неограниченной доверенностью турецкого правительства». Адмиралу все показывали, во всем спрашивали его мнения, исполняли и предупреждали его желания. Султан, в знак особенного благоволения, подарил Ушакову золотую, осыпанную бриллиантом табакерку и для раздачи нижним чинам 2000 червонцев. В Дарданеллах под начальство русского адмирала поступила турецкая эскадра из 4 кораблей, 6 фрегатов, 3 мелких судов и гребного отряда из 10 канонерских лодок. Продоволь-

ствие русской эскадры и доставление необходимых для береговых действий десантных войск турецкое правительство приняло на себя.

Силы наших неприятелей — французов и союзников их — испанцев, а также силы наших союзников — англичан и португальцев были расположены следующим образом: французский флот, благополучно доставивший генерала Бонапарта с армией в Египет, 19 июля 1798 года при Абукире был совершенно разбит Нельсоном, и для блокады Александрии англичанами оставлены были 3 корабля и 3 фрегата. Король Сардинский, владения которого на материке были заняты французами, находился на острове Сардинии, и находящийся в подобном же положении король обеих Сицилий (неаполитанский) имел резиденцию на острове Сицилии в городе Палермо, на рейде которого в распоряжении короля стояли 2 английских корабля и несколько мелких судов. На острове Мальта французский гарнизон держался только в крепости Лавалета, блокируемый англо-португальской эскадрой из 8 кораблей, все же местные жители острова, находящиеся вне крепости, относились к французам враждебно. Начальствовавший английским флотом в Средиземном море адмирал лорд Сен-Винцент с 15 кораблями блокировал испанский флот, скрывавшийся в Кадиксе; а французский флот, также блокируемый англичанами, находился в Бресте.

Главной целью, указанной Ушакову при его отправлении, было освобождение от французов Ионических островов, изгнание французов, при содействии англичан, из Южной Италии и восстановление там королевской власти, освобождение Мальты и содействие англичанам при блокаде Александрии и в других местах.

До выхода своего из Дарданелл, 9 сентября Ушаков отправил к острову Родосу на помощь англичанам, под начальством капитана Сорокина, 2 русских и 2 турецких фрегата с 10 турецкими канонерскими лодками; но отряд этот из-за недоставления турками провианта должен был в декабре месяце возвратиться к флоту.

Освобождение от французов Ионических островов

Приближаясь к Ионическим островам для завладения находящимися на них крепостями, занятыми французскими гарнизонами, Ушаков высылал небольшие отряды судов, и если при занятии крепостей встречалось значительное сопротивление более сильных гарнизонов, то подходил сам с флотом и с помощью десанта и судовой артиллерии принуждал неприятеля к сдаче. Таким образом, с 28 сентября по 5 ноября 1798 года взяты были французские укрепления на островах Цериго и Занте капитан-лейтенантом Шостаком, на Кефалонии капитаном Поскочиным и на Санта-Мавра, на котором встречено наибольшее сопротивление, капитаном Дм. Ник. Сенявиным.

Блокада и взятие Корфу

8 ноября, вслед за прежде посланными отрядами капитанов Сенявина и Поскочина, явился Ушаков перед Корфу, сильнейшей крепостью Ионического архипелага. За исключением судов, находящихся

на разных постах и в посылках, здесь у адмирала было 8 кораблей, 7 фрегатов и несколько мелких судов.

Крепость Корфу, неприступная по самому своему положению, охранялась трехтысячным гарнизоном французов при 600 крепостных орудиях и полугодовом запасе провизии. В гавани, загражденной со стороны моря бонами, скрепленными цепями, между крепостью и укрепленным островком Видо, удаленным от нее на 400 сажен, стояли 2 неприятельских корабля, один фрегат, один бомбардирский и 6 галер. Шестидесятитысячное население острова из-за боязни французов не оказывало никакой существенной помощи. В ожидании подкреплений адмирал, отрезав цепью крейсеров всякое сообщение осажденной крепости со стороны моря, насколько было возможно, старался препятствовать фуражировкам неприятеля внутри острова. Положение Ушакова было весьма трудное: при нужде в деньгах провизия на судах приходила к концу, новой из Турции не подвозили, а на скудные запасы местных жителей нельзя было рассчитывать. Наступившая холодная, дождливая погода увеличила заболевание и смертность среди матросов эскадры Ушакова. «Недостатки наши, — писал Ушаков посланнику нашему в Константинополе, — во всем были беспредельны». Повеление же султана соседним пашам албанского берега о присылке на эскадру Ушакова войска для десанта замедлялось исполнением, под влиянием угроз сильного Али-паши, правителя Янины, предавшегося французам. В таких тяжелых обстоятельствах, только при твердости и военном таланте нашего адмирала, можно было надеяться на успех осады.

Ушаков собрал находившиеся в командировках суда, из Севастополя с контр-адмиралом Павлом Васильевичем Пустошкиным пришли два новые корабля, и таким образом в январе 1799 года собралось у Корфу, не считая мелких судов, 12 кораблей и 11 фрегатов. Из Черного моря на трех судах привезли провизию, и угрозами, обещаниями и подарками к началу февраля удалось собрать от разных пашей до 4000 албанских воинов. Но при возрастающей надежде на овладение крепостью один частный случай огорчил осаждающих. В темную ночь, во время нарочно устроенной вылазки из крепости, Лежоль, отважный капитан французского корабля Женерё, несмотря на бдительность наших крейсеров, благодаря вычерненным парусам, успел ночью выйти в море и благополучно достигнуть Франции, лишив своим удачным побегом нашу эскадру ценного приза.

В январе начались наступательные действия осаждающих: несмотря на сильное сопротивление французов, русские овладели островом Видо и наружными укреплениями Корфу и 19 февраля (1799 г.) принудили крепость сдаться на капитуляцию. В Корфу взято более 600 орудий, до 5½ тысяч ружей, большое количество снарядов, более 2½ тысяч пудов пороха и множество разной провизии, показывающей, что крепость могла бы еще держаться долгое время. Кроме того, взяты стоящие у крепости: корабль Леандр, захваченный французами у англичан, 1 фрегат, 1 бомбардирское и 13 разного рода мелких военных и 3 купеческих судна.

За важный подвиг взятия Корфу награждены многие из участвовавших в деле, а Ушаков произведен в адмиралы. Султан пожа-

ловал ему еще табакерку, осыпанную бриллиантами, бриллиантовое перо (челенг) на головной убор, 1000 червонных, соболью шубу и для раздачи команде 3500 червонных.

По занятии островов на них было образовано временное правление из местных жителей. На будущее же время, по соглашению России с Турцией, из Ионических островов положено было образовать независимую республику по образцу Рагузской, причем высшая правительственная власть предоставлялась сенату, находящемуся в Корфу.

По взятии Корфу Ушаков немедленно приступил к исправлению большинства судов своей эскадры, на что, при значительности повреждений и недостатке местных средств, потребовалось около полугода.

Деятельность отрядов эскадры Ушакова в Италии

Изгнав французов с Ионических островов, Ушаков обратился к освобождению Неаполитанского королевства, из которого французами была образована республика Парфенопейская, так же как и папские владения были ими превращены в республику римскую.[1] Но это изменение вызвало междоусобие среди самих неаполитанцев, потому что часть населения, сочувствующая республиканскому правлению, содействовала французам в борьбе с роялистами, желающими восстановления королевской власти.

Австрия, обнадежившая своей помощью короля неаполитанского, не только не исполнила данного ею обещания, но по своим своекорыстным политическим расчетам старалась отклонить и пособие России. Император Павел не поддался внушениям Австрии и спешил на спасение своего союзника. Суворов, вступивший в Северную Италию во главе русско-австрийской армии, направил корпус Ребиндера к Неаполитанскому королевству и предложил адмиралу Ушакову послать отряд судов для блокады Анконы, откуда французы могли перехватывать австрийские транспортные суда, проходившие Адриатическим морем. С другой стороны, король неаполитанский еще в марте месяце обращался за помощью непосредственно в Корфу к Ушакову, прислав кавалера Мишера ходатайствовать о присылке отряда русских судов для поддержания в Южной Италии партии роялистов, восставших в пользу короля.

Для исполнения желания короля и распоряжения главнокомандующего Суворова Ушаков, отобрав более надежные суда, в мае месяце отправил в Италию два отряда: один — из 4 фрегатов, 2 мелких судов и 4 канонерских лодок, под начальством капитана Сорокина, к берегам Отранто; а другой — из 3 кораблей (1 турецкого), 4 фрегатов (2 турецких) и 5 мелких судов, под командой контр-адмирала Пустошкина, на восточный берег Аппенинского полуострова к городу Анконе.

При появлении отряда Сорокина у Бриндизи гарнизон цитадели бежал, и город был взят без сопротивления. При движении наших

[1] Эскадра адмирала Ушакова приняла активное участие в контрреволюционном «освобождении» Неаполя от республиканцев и в восстановлении там королевской власти. *(Ред.)*

судов вдоль берега к северу, роялисты, уже ободренные успехами Суворова в Северной Италии, с появлением русских восставали, уничтожали республиканское правление, восстановляли власть короля и присоединялись к нашим войскам. Встретив сопротивление в Фоджио, главном городе Манфредонии, Сорокин высадил десант в 400 человек с 6 орудиями под начальством капитан-лейтенанта Белли, который немедленно овладел городом. По восстановлении королевской власти во всей приморской области Бари, Сорокин оставил у города Бари фрегат Св. Николай и для сохранения порядка занял укрепление русским гарнизоном. Дальнейшее движение отряда Сорокина шло без сопротивления.

Переход Белли к Неаполю и овладение им [1]

Белли с отрядом, увеличенным 100 человеками и двумя пушками, расставшись с эскадрой Сорокина в заливе Манфредонии, двинулся сухим путем прямо к Неаполю и на пути в 17 верстах от города Фоджио построил укрепление, названное фортом св. Павла. Восстановляя везде королевскую власть, Белли подошел к Неаполю со стороны города Портичи. Защитники столицы королевства, ожидая приближения неприятеля, готовились к отражению русских: национальная гвардия была поставлена под ружье, спешили строить батареи, улицы заграждали баррикадами и приводили в оборонительное состояние замки, дворцы, церкви и вообще все здания, способные к обороне. Отряд Белли, дополненный еще 100 человеками русских, присланных с эскадры на почтовых, состоял теперь из 600 человек и 6 орудий и двигался в авангарде итальянских милиционеров, предводимых кардиналом Руффо. Выгнав неприятеля из двух небольших укреплений, лежащих на пути, Белли дошел до реки Себета, где у моста св. Магдалины, в укреплении, вооруженном 6 орудиями большого калибра, засело тысячи две республиканцев, а со стороны реки мост защищался флотилией вооруженных лодок. Потопив огнем своей артиллерии две лодки и заставив удалиться остальные, Белли быстрым натиском выбил республиканцев из укрепления, захватил все орудия и открыл себе дорогу к городу. Овладев замком дель-Кармине, Белли, узнав, что со стороны Портичи к Неаполю приближается двухтысячный отряд республиканцев, послал против них 130 человек с двумя пушками, под начальством поручика Александера, который разбил противника наголову; 130 человек было убито, 60 взято в плен. Республиканцы засели в приморских укрепленных замках Кастель-Ново и Кастель-дель-Ово, но под огнем устроенных против них батарей 9 июня сдались на капитуляцию. После этого остался незанятым только стоящий на горе, господствующей над городом, замок Сент-Эльмо, в котором находился французский гарнизон, во все время занятия Неаполя не принимавший участия в защите города.

Успехи русского оружия на сухом пути были еще бо́льшими,

[1] Участие русского морского отряда под командой Белли во взятии Неаполя является мрачной страницей в истории русского флота, когда русских моряков царь заставил выполнять позорную роль отряда международной жандармерии. *(Ред.)*

нежели на море. Суворов, в конце апреля вступивший в Пиемонт, в исходе мая занял Турин и в полтора месяца очистил от французов всю Северную Италию. Три недели спустя, по прибытии русских судов в Бриндизи, во всей Южной Италии до ворот Неаполя была восстановлена королевская власть.

Павел I, получив донесение о занятии Неаполя, сказал: «Белли думал меня удивить; так и я удивлю его», и пожаловал ему, штаб-офицеру, генеральскую награду. В рескрипте Суворову Павел писал: «Сделанное Белли в Неаполе доказывает, что русские люди на войне всех прочих бить будут, да и тех, кто с ними, тому же научат».

После занятия русскими Неаполя на Неаполитанский рейд явился с 17 кораблями английский адмирал Нельсон и с ним король, прибывший из Сицилии. Спустя несколько дней, 30 июля, отряд Белли вместе с войсками английскими, португальскими и неаполитанскими участвовал во взятии Сент-Эльмо, крепости Капуи, и вместе с оставшейся на рейде небольшой английской эскадрой охранял короля Неаполя. Отправленный с отрядом в Адриатическое море контр-адмирал П. В. Пустошкин, подойдя к Анконе и не имея достаточного десанта, не мог действовать на сухом пути и после кратковременной бомбардировки ограничился блокадой порта, вступлением в сношение с австрийским начальством в Венеции и Триесте и рассылкой воззваний к прибрежным жителям. Чтобы не терять напрасно людей при приеме воды на неприятельском берегу, Пустошкин через 12 дней по выходе в плавание должен был итти с отрядом за водой в Истрию, находящуюся на албанском берегу. Незадолго до прибытия к Анконе отряда Пустошкина австрийские суда с небольшим десантом овладели городами: Равенной, Чезенатако и Римини и открыли сообщение с Лагоци, начальником роялистов,[1] овладевших городом Пезаро. Войдя в сношение с Лагоци, Пустошкин в помощь ему высадил 200 человек десанта, который и овладел (12 мая) соседними с Пезаро крепостями Фано и Сенигальо.

Дальнейшие действия наших моряков на берегах Италии остановились вследствие распространившегося тревожного слуха о вступлении в Средиземное море до 50 кораблей соединенного французско-испанского флота. Английский адмирал Нельсон, стягивая поспешно суда свои в Палермо, даже снял блокаду Мальты; а Ушаков, отправив Сорокину и Пустошкину приказание немедленно следовать со своими отрядами в Корфу, полагал оттуда отправиться на соединение с Нельсоном. Однако тревога оказалась напрасной: действительно французский флот в числе 26 кораблей, воспользовавшись кратковременным удалением блокирующих неприятельских судов, вышел из Бреста, и к нему у Кадикса присоединилось 17 испанских кораблей. Войдя в Средиземное море, союзные флоты встречены были сильным штормом, и для исправления полученных повреждений испанцы пошли в Картахену, а французы в Тулон. Оттуда они провели свои транспорты к осажденной австрийцами Генуе и возвратились в Брест. В числе разнообразных мнений о цели плавания неприятельских союзных флотов было также предположение, что они пойдут в Бал-

[1] Роялисты — сторонники королевской власти. *(Ред.)*

тийское или Белое море. Несмотря на невероятность этой догадки, из осторожности велено было: Ханыкову ускорить приготовлением эскадры в Кронштадте и Ревеле и сделано распоряжение двинуть войска для охранения угрожаемых берегов.

Получив сведения об удалении неприятелей, Ушаков снова послал к Анконе 4 фрегата (3 русских и 1 турецкий) и 3 мелких судна (2 русских и 1 турецкое) под начальством капитана 2 ранга Войновича. Но по удалении отряда Пустошкина сделанные им завоевания, в числе которых были города Фано и Сенигальо, снова были заняты французами, и у Анконы держался только Лагоци с 3000 вооруженных поселян и 12 пушками. Начальник Анконского гарнизона генерал Монье, желая уничтожить Лагоци, двинулся в атаку его укреплений, но показавшийся в это время в море отряд Войновича заставил французов возвратиться в Анкону. К 600 человек с 3 пушками десанта (русских и турок), высаженного Войновичем в Пезаро, присоединилось 200 вооруженных жителей с двумя пушками, небольшое число австрийских кавалеристов и 5 австрийских же канонерских лодок. Находившиеся на берегу войска при содействии судовой артиллерии отряда после сильного сопротивления овладели крепостью Фано и потом беспрепятственно заняли оставленный французами Сенигальо и приступили к блокаде Анконы.

Блокада и взятие Анконы

Этот укрепленный город был важнейшим стратегическим пунктом на западном берегу Адриатического моря. Положение города, стоящего на выдающемся в море мысе, давало возможность установить для него тесную блокаду: со стороны моря ограждали его суда отряда Войновича, а на берегу возведена была целая линия укреплений, в которой на левом фланге находился русско-турецкий десант под начальством капитан-лейтенанта Мессера, а в центре и на правом фланге милиционеры под начальством Лагоци. Эти союзники, несмотря на свою многочисленность, при плохом вооружении и незнакомстве с военным делом не могли успешно отражать атаки неприятеля, и потому в помощь Лагоци послан был небольшой отряд русско-турецкого десанта под начальством лейтенанта Ратманова. При беспрестанных кровопролитных вылазках гарнизона, с успехом отражаемых отрядом Мессера, милиционеры обыкновенно после недолгого сопротивления обращались в бегство. Неприятель преследовал их, покуда не встречал его отряд Ратманова, который обыкновенно отражал нападение и принуждал французов к быстрому отступлению. Во время этой осады суда эскадры Войновича, по мелкости рейда не имея возможности подойти близко к берегу, стояли в виду крепости, а бывшие при эскадре 5 австрийских канонерских лодок не смели отделяться от русской эскадры. Французские канонерские лодки пользовались этим и, выходя из гавани (в которой находилось 10 французских судов и в числе их три линейные корабля), мешали сообщению наших судов с десантом, высаженным на берег, жгли дома береговых жителей и вообще делали частые тревоги. Войнович поставил по 24-фунтовой пушке на 6 рыбацких морских лодок и на 2 требаки и, присоединив к ним галиот одного греческого волонтера, образовал

флотилию, которую поручил капитану 2 ранга Константинову. Флотилия эта не только прекратила появление французских канонерок, но приносила не мало вреда неприятелю, смело подходя под самую крепость, и один раз при содействии береговых батарей потопила французское судно.

Во время осады, продолжавшейся полтора месяца, выстрелы с наших береговых батарей и отряда произвели такое разрушение городских зданий, что гарнизон крепости был выведен из казарм на биваки; беспрестанные вылазки значительно уменьшили численность защитников Анконы, и в крепости оказался недостаток в съестных и военных припасах. В это время подошел к Анконе 8-тысячный корпус австрийцев под начальством генерала Фрейлиха. Относясь с презрительным высокомерием к Войновичу, Фрейлих всеми способами старался заставить русских удалиться от Анконы. Несмотря на настояние Войновича общими силами штурмовать крепость, Фрейлих более месяца оставался в бездействии и, наконец, когда решился выбить французов из передовых, отдельных укреплений, то при атаке австрийцы были успешно отражены с потерею 300 человек убитыми, а отряд Мессера, пробившись до самых ворот крепости, продержался у них целый день, хотя Фрейлих и приказывал отступить.

Оскорбительные действия австрийцев

После этой неудачи Фрейлих, пользуясь численным превосходством своих сил перед союзниками, не обращал никакого внимания на представления Войновича и без согласия его 2 ноября, заключив капитуляцию с начальником французского гарнизона, занял Анкону одними своими войсками и даже запретил впускать туда русских и турок. Войнович в ту же ночь послал в гавань десант и велел на моле и на сдавшихся французских судах поднять флаги русские, турецкие и австрийские и поставил свои караулы. Дерзость Фрейлиха дошла до того, что он приказал согнать силою русские караулы и также силою спустить русские флаги, заменив их австрийскими. Трудно допустить, чтобы командир корпуса только по своему личному недоброжелательству решился на подобные оскорбления союзников и особенно русских, победоносная армия которых оказала такую могущественную помощь Австрии. Впоследствии, по требованию Павла, австрийское правительство осудило Фрейлиха, исключило его из службы и готово было дать всякое удовлетворение, но уже было поздно. Долготерпение истощилось и потому, что и в других действиях австрийцев проявлялось такое же направление, как у Анконы. Во всех областях Италии, сделавшихся для них доступными после побед Суворова, австрийцы беззастенчиво вводили свое управление. Так, угрожали они занять даже владения Римской республики, на обладание которыми имел виды союзник наш король неаполитанский. Но при движении армии Суворова к Швейцарии он мог уже рассчитывать только на помощь нашего флота и потому убедительно просил адмирала Ушакова поспешить прибытием в Неаполь, справедливо полагая, что при появлении русского флага будет одержана победа и помощь русского десанта даст возможность неаполитанцам изгнать французов из римских владений.

Прибытие Ушакова с флотом в Италию

В это время Ушакова задерживали в Корфу, кроме исправления судов, еще и враждебные действия Али-паши, почти независимого владетеля Янины, и также интриги Бради, австрийского губернатора Бокко-ди-Катаро, в переписке которого с консулом на острове Занте раскрылось, по словам донесения адмирала, «развратность и помешательство в наших учреждениях (Ионических) островов, прежде бывших венецианских: стараются они (австрийцы) делать происки и отклонять их (ионийцев) на сторону австрийской нации»... Наконец, уладив все неблагоприятные обстоятельства, Ушаков вместе с союзной турецкой эскадрой мог оставить Корфу и двинуться в Италию. Из Корфу адмирал отправил фрегат и 5 мелких судов в Одессу для доставления оттуда двух батальонов сухопутных войск и, оставив в Корфу два корабля, готовящиеся к возвращению в Россию, вышел в море с 21 судном (9 кораблей — 5 русских и 4 турецких, 6 фрегатов — 3 русских и 3 турецких и 6 мелких судов). 3 августа 1799г., по прибытии в Мессину, 3 фрегата, под начальством Сорокина, по просьбе короля, были отправлены в Неаполь, в помощь находившемуся там отряду Белли.

Действия отряда Пустошкина у Генуи

В это же время по просьбе Суворова для помощи австрийцам, осаждавшим Геную, Ушаков послал туда отряд из двух кораблей и двух мелких судов под начальством вице-адмирала Павла Васильевича Пустошкина. Главное назначение отряда состояло в том, чтобы прекратить подвоз морем провианта и разных припасов к осаждаемой австрийцами Генуе. Пустошкин на пути, зайдя за какими-то надобностями в Ливорно, задержан был там противным ветром около месяца и в продолжение трехмесячного крейсерства у Генуи нередко и на довольно продолжительное время уходил в Специю. После безуспешной попытки захватить из-под стен крепости транспорт из 13 судов, Пустошкин, по просьбе осаждавшего Геную генерала Кленау, высадил для пособия австрийцам десант в 200 человек; но приступ был отбит, и наш отряд, оставленный союзниками, пробиваясь сквозь густой строй неприятеля, потерял почти четвертую часть убитыми и взятыми в плен. «Можно сказать к стыду австрийцам, — доносил Пустошкин по этому делу, — что кучами отдаются в плен, а другие, видя на горах, и не пошевелились...» Несмотря на подобные неудачи, блокада Пустошкина принесла пользу осаждающим, значительно уменьшив подвоз продовольствия к городу, что, конечно, повлияло неблагоприятно на дух гарнизона. В половине февраля 1800 года отряд Пустошкина возвратился в Неаполь.

Встреча Ушакова с Нельсоном в Палермо

Ушаков, отправив во время пребывания своего в Мессине отряды Сорокина и Пустошкина, перешел с эскадрой в Палермо, где ему в первый раз пришлось встретиться со знаменитым Нельсоном, на-

значенным главнокомандующим английскими морскими силами в Средиземном море вместо Сен-Винцента. В Палермо присоединилась к Ушакову пришедшая из Англии эскадра контр-адмирала Карцова, 3 корабля и 1 фрегат; союзники же наши, турки, уже в Мессине отказавшиеся итти в отдельные от флота эскадры, теперь решительно требовали возвращения в отечество, и взбунтовавшиеся экипажи вышли из повиновения. При своеобразной турецкой дисциплине, убеждения и угрозы самого Ушакова, явившегося смело на корабль турецкого флагмана Кадырь-Бея, не имели успеха, и, наконец, адмирал поставлен был в необходимость отпустить турецкую эскадру в Константинополь.

Недоброжелательные действия англичан

Согласно видам нашего правительства, Ушаков хотел отправиться для содействия англичанам в овладении занятого французами острова Мальты, но Нельсон под разными предлогами отклонял его от этого намерения, а король, опасаясь усиления республиканцев, просил не оставлять Италии. В начале сентября Ушаков из Палермо перешел с эскадрой в Неаполь, имея полномочия короля располагать его войсками, и стал готовиться к овладению Римом и Чивита-Веккией, где еще держались французы. Но когда соединенные неаполитанский и русский отряды двинулись к Риму, находившийся со своим кораблем в Неаполе английский командор Трубридж перешел в Чивита-Веккию и вступил в переговоры с французами, конечно, по приказанию Нельсона, тайно от Ушакова. Поспешив предложить «великодушные» условия неприятелю, он убедил французов сдать город. Благодаря таким действиям англичане сделались освободителями Рима. Ушаков, узнавший о коварных действиях английского адмирала ранее подписания капитуляции, протестовал против нее; но, разумеется, этот протест остался без всякого влияния на нашего союзника.

Нельсон вообще не любил русских и завидовал всякому успеху Ушакова, а при личном знакомстве оба адмирала по разности своих характеров и взглядов тотчас стали во враждебное положение друг к другу. Нельсон почему-то ожидал встретить в Ушакове покорное орудие, которое под его влиянием будет действовать в интересах Англии; но, против своего ожидания, нашел в нем умного, самостоятельного русского адмирала, который, по словам Нельсона, «держит себя так высоко, что это отвратительно» и что «под его вежливой наружностью скрывается медведь».

Русские вместе с неаполитанцами входят в Рим

Для освобождения от французов римских владений вместе с 1500 неаполитанцев готовился итти под начальством полковника Скипора и русский отряд в 800 человек, в числе которых было небольшое число матросов с лейтенантом Балабиным. По получении известия о заключении англичанами капитуляции, Ушаков не хотел отпускать русских, но кардинал Руффо упросил его, представляя, что одни неаполитанцы не в состоянии будут справиться в занятом городе. Та-

ким образом, при церемониальном входе неаполитанцев в Рим приняли участие русские и в числе их моряки.

Ушаков отправляется в Мальту

Между тем французы держались еще в Мальте, но участвовавшая в блокаде португальская эскадра возвратилась в Лиссабон, и англичане не имели возможности собрать достаточно силы для взятия Лавалеты. Поэтому теперь Нельсон и король неаполитанский убеждали Ушакова итти с флотом к Мальте, и он решился отправиться туда. Задержанный исправлением судов, заготовлением продовольствия и противными ветрами, адмирал мог выйти в море только 20 декабря, оставив для охранной службы около Неаполя 3 фрегата под начальством Сорокина. На эскадре Ушакова, состоявшей из 7 кораблей, 1 фрегата и 8 мелких судов, находились также 2 тысячи гренадер под начальством генерал-майора князя Волконского, назначенных быть гарнизоном Лавалеты, главной крепости на острове Мальта. На пути из Неаполя в Мальту, в Мессине Ушаков получил приказание возвратиться с флотом и бывшими при нем сухопутными войсками к своим портам.

Разрыв союза с австрийцами и англичанами

Причиной этого приказания было поведение австрийцев и англичан, которые под видом друзей действовали как злейшие враги России. Действия австрийцев были особенно гибельны для нашей армии в Северной Италии. Так например, опасаясь, что русские войска, высаженные в Голландии, овладеют ею, венский двор, не дождавшись прибытия Суворова, поспешил двинуть армию эрцгерцога Карла из Швейцарии к стороне Майнца. Это несвоевременное передвижение повело к поражению находящегося под Цюрихом русского корпуса Римского-Корсакова и поставило в отчаянное положение самого Суворова, двигающегося с 20-тысячной армией через Сен-Готард.

Россия со стороны своих союзников постоянно встречала хитрые извороты, своекорыстные расчеты и полное пренебрежение к ее интересам. Подобное отношение, доказанное множеством фактов, привело к возвращению в отечество сухопутных и морских сил, т. е. армии Суворова и эскадры Ушакова.

Возвращение эскадры Ушакова в Россию

Ушаков вместо Мальты отправился к Корфу как для взятия находящегося там русского гарнизона и имущества, так и для исправления повреждений судов, полученных во время тяжкого бурного перехода. В Корфу адмирал пришел 7 января 1800 года и нашел здесь два батальона гренадер под начальством генерал-майора Бороздина, которые посылались Павлом для «составления гвардии при особе короля неаполитанского». Это сделано было по просьбе короля и в знак особенного расположения к нему Павла I. На судах Пустошкина гренадеры перевезены были в Отранто, откуда сухим путем дошли до

Неаполя. Эскадра Карцева весной 1800 года была отправлена для крейсерства между берегами Африки, Мальтой и Сицилией, а отряд вице-адмирала П. В. Пустошкина оставлен для крейсерства между Сицилией и берегом Италии. Это сделано было по просьбе англичан, опасавшихся, что французские войска, находящиеся в Египте в крайне стесненном положении, могут решиться возвратиться во Францию. Но когда французский главнокомандующий в Египте генерал Клебер одержал победу над отправленной против него турецкой армией и улучшившееся положение французов позволило им оставаться в Египте, то Ушаков возвратил крейсерские отряды в Корфу.

Исправив повреждения своих судов, Ушаков 6 июля вышел из Корфу и в сентябре месяце прибыл в Константинополь. Благодарный султан принял адмирала с прежней благосклонностью и пожаловал ему другое бриллиантовое перо и 6 медных пушек, полученных русской эскадрой в 1798 году на пути ее в Средиземное море.

26 октября главная часть эскадры Ушакова была уже в Севастополе. В Средиземном море остались отряды судов Сорокина и Войновича; первый был отдан в распоряжение неаполитанского правительства, а второй, задержанный разными обстоятельствами, возвратился к своим портам в 1802 году.

В эту кампанию русский флот исполнил возложенную на него миссию: Ионические острова, неаполитанские и римские владения были освобождены от французов.

При всех самых разнообразных обстоятельствах у наших моряков отчаянная храбрость шла рука об руку со строгой дисциплиной и кротким обращением. В военных действиях на берегу моряки в храбрости, распорядительности и знании дела не уступали своим сухопутным товарищам. Достойный начальник их адмирал Ушаков во всех своих военных, административных и дипломатических действиях выказал светлый ум, твердый характер и чувства русского человека.

Внутренние плавания с 1798 по 1800 год

Кроме участвовавших в Голландской экспедиции судов Балтийского флота в 1798 году находились в плавании, под начальством адмирала Круза, 16 кораблей, 4 фрегата, 3 катера и люгер. Разделенные на три отряда, они крейсеровали у Борнгольма, Ругена и Мена, наблюдая тщательно Зунд и оба Бельта, с той целью, чтобы, согласно трактатам о вооруженном нейтралитете, не допускать в Балтийское море иностранных военных судов. Кроме того, 3 гребных фрегата и 46 канонерских лодок, под начальством вице-адмирала маркиза де-Траверсе, охраняли входы в финские шхеры. В отдельном плавании находился фрегат В е н у с.

В 1799 году эскадра из 7 кораблей и 3 мелких судов, под начальством вице-адмирала Ханыкова, плавала у прусских берегов; а в 1800 году, по случаю начинающихся неприязненных отношений с Англией, флот готовился к военным действиям и усиленно укреплялись порты Ревельский и Кронштадтский.

В Черном море происходили служебные передвижения судов между портами и совершались обычные практические плавания. Из

числа их выдающимися по своему несчастному окончанию были плавания фрегатов Царь Константин и Феодор Стратилат, принадлежавших к эскадре контр-адмирала Овцына, крейсерующей у крымского берега. Застигнутые жестоким штормом, суда эти, получив значительные повреждения, не могли держаться в море и, спустясь по ветру, разбились на мелях перед устьями Дуная. При крушении погиб начальник эскадры контр-адмирал Овцын, 30 офицеров и до 700 нижних чинов.

Суда Каспийской флотилии содержали постоянное крейсерство у берегов Персии для защиты интересов русской торговли и охранения коммерческих судов и, исполняя свое назначение, иногда должны были прибегать к силе оружия. Например, в 1800 году, чтобы принудить бакинского хана удовлетворить обиженных им русских купцов, после безуспешных переговоров, фрегат и бомбардирский корабль бомбардировали город Баку и принудили хана дать требуемое удовлетворение.

Изменение политики России

Враждебные действия наших союзников привели к разрыву сначала с Австрией, а потом и с Англией. Одним из важнейших действий англичан, приведших к разрыву, было оставление Англией в своем владении острова Мальта, сдавшегося в августе 1800 года. Такое присвоение прямо противоречило трактату, заключенному в 1798 году, по которому Мальту следовало возвратить во владение ордена св. Иоанна Иерусалимского, как его собственность. Усилившееся в последнее время преобладание Англии на морях, отражавшееся невыгодным образом на морской торговле второстепенных морских держав, убедило в необходимости образовать союз из 4 северных государств: России, Пруссии, Швеции и Дании. Действительно, англичане, пользуясь силой своего флота, относительно торговых судов других наций прибегали к самым несправедливым, дерзко-насильственным мерам. Английские крейсеры, присвоившие себе право осмотра торговых судов всех наций, пользовались им и тогда, когда эти суда шли под конвоем своего военного судна. При подобном требовании командир одного датского военного фрегата готов был силой воспрепятствовать осмотру судов конвоируемого им транспорта, и на этот раз английский адмирал пропустил суда без осмотра; но едва прошло полгода после этого случая, как в июле 1800 года другой датский фрегат, также конвоирующий транспорт, был взят силой и отведен в Англию. Ответом на требование датского двора об удовлетворении был приход в Копенгаген 16 английских кораблей, которые под угрозой бомбардирования города заставили отказаться от всяких домогательств удовлетворения. Встретив близ Барселоны шведский купеческий гальот, английские крейсеры послали на него шлюпки с вооруженными людьми и, войдя на судно под видом осмотра, овладели им и, посадив на него свою команду, вошли на рейд Барселоны, где стояли два испанских фрегата, не подозревавшие врагов под нейтральным шведским флагом. Пользуясь такой недогадливостью испанцев, англичане ночью напали на фрегаты, почти без боя овладели ими и увели в море.

Не сдерживаемые более вооруженным нейтралитетом и пренебрегая установленными им правилами, англичане обратились к своей прежней теории, что для блокады неприятельского порта достаточно только объявить о ней, без установления действительной блокады. Таким образом, они объявили в блокаде все берега Франции, Испании и других союзных с ними государств. Этой мерой они прервали сообщение данных государств с их колониями, лишили их подвоза необходимых для них произведений других стран и вместе с этим захватили исключительно в свое пользование все выгоды морских сообщений.

Подобные действия возбудили негодование всей Европы, и в декабре 1800 года между Россией, Пруссией, Швецией и Данией был подписан союзный договор, в сущности восстанавливавший условия екатерининского вооруженного нейтралитета. Хотя в этом договоре даже не было упомянуто имени Англии, но англичане приняли его за объявление войны и наложили эмбарго на все бывшие в английских портах суда и товары русские, шведские и датские, не касаясь, по особым политическим соображениям прусских. Союз северных государств угрожал большими потерями торговле Англии, и потому, чтобы расторгнуть его, она решилась готовиться к войне. Союзники также не оставались в бездействии: все порты Балтийского моря и германские в Немецком были закрыты для Англии и приводились в оборонительное состояние. Прусские войска заняли Ганновер; а датские — Любек и Гамбург, где конфисковали английские товары. В России суда, только что возвратившиеся из похода, снова стали готовиться к плаванию; на нашей западной границе выставлялась 120-тысячная армия и 60 тысяч войска собиралось для охранения берегов Балтийского моря и его заливов.

Но союзники наши, Швеция и Дания, несмотря на настоятельные советы Павла, медлили принятием мер, необходимых для защиты Зунда, и в марте 1801 года, когда русский флот не мог, за льдом, выйти в море, англичане в числе 47 вымпелов (17 кораблей и 30 фрегатов), под начальством адмирала Паркера и Нельсона, явились перед Копенгагеном. После кровопролитного боя, в котором обе стороны понесли большие потери, англичане потребовали от датчан отступления от союза; но правящий королевством принц-регент (впоследствии король Фридрих VI) отвергнул это предложение, и англичане удовольствовались перемирием на 14 недель, а Нельсон с эскадрой вошел в Балтийское море для действий против Швеции и России.

Сближение с Францией

При враждебности наших прежних союзников, Австрии и Англии, отношения наши с Францией сделались значительно дружелюбнее. Причиной была огромная перемена, происшедшая в правлении этого государства. 29 апреля 1799 года (18 брюмера) власть перешла в твердые руки генерала Бонапарта, который, приняв титул первого консула республики, начал распоряжаться совершенно самостоятельно как во внутреннем управлении Франции, так и в ее иностранной политике. В продолжение лета 1800 года победа его над австрий-

ками восстановила владычество Франции в Северной Италии и лишила Австрию всех выгод, доставленных ей Суворовым. Павел I, зорко следя за изменениями, произведенными Бонапартом во внутреннем управлении Франции, отдавал справедливость достоинствам первого консула и чувствовал к нему расположение, которое, благодаря открывшимся при содействии Пруссии непосредственным с ним сношениям, обратилось скоро в искреннюю приязнь, основанную на общности политических интересов России и Франции. Со стороны Бонапарта он встретил самую полную предупредительность и готовность к тесному сближению. Намерения Павла «ограничить распространение владений Австрийского дома в Италии и Германии» совершенно согласовались с желаниями первого консула, который обещал даже содействие Франции в отнятии у англичан острова Мальта и передаче его во владение ордена Иоанна Иерусалимского.

Подготовка похода в Ост-Индию

Новые союзники, не ограничиваясь обороной своих берегов, готовились нанести Англии чувствительные удары наступательными действиями: Франция собирала в Булони суда и войска для высадки на берега Англии, а Россия приступила к страшному для Англии предприятию — отправлению войск сухим путем для вторжения в английские владения Ост-Индии, где английская армия была ослаблена отправлением части ее в Египет. Туземное же население, ненавидевшее англичан, готово было восстать при малейшей надежде на освобождение от угнетающих его пришельцев. [1]

Для осуществления этого смелого предприятия предполагалось сначала отправить в Индию донских казаков, и уже в начале февраля в рескрипте на имя атамана донского войска Орлова-Денисова Павел I писал: «Экспедиция весьма нужна, и чем скорее, тем лучше и вернее». Несмотря на весенний ледоход, в начале марта часть донцов была отправлена в экспедицию и хотя с большими трудностями, но успела переправиться через Волгу. Всего предполагалось отправить в поход до 35 тысяч человек, к которым в Астрабаде должен был присоединиться такой же отряд французских войск. Последний, спустясь по Дунаю на русских судах и поднявшись по Дону, под Царицыном должен был выйти в Волгу и Каспийским морем перейти в Астрабад. По соединении, оба отряда, русский и французский, через Герат должны были выйти на Инд. При всей фантастичности

[1] После контрреволюционного переворота 9 ноября 1799 года ставленник крупной французской буржуазии Наполеон Бонапарт стремится установить дружественное отношение с Павлом I. России он возвращает русских пленников, взятых еще при Цюрихе, обещает признать за русским царем право быть гроссмейстером Мальтийского ордена, восстановить в своих правах папу Римского и дает ряд других обещаний. Пользуясь наметившимися разногласиями во взаимоотношениях между Англией и Россией, происходившими, главным образом, по линии споров из-за острова Мальта и ряда фактов не вполне искренне «союзнической» политики со стороны Англии, Наполеону при поддержке небольшой группы из русской придворной знати удается склонить Павла I к союзу с собой.

В 1800 году Павел I готовит войну с Англией и отправляет 35.000 донских казаков походом через Среднюю Азию в Индию. Убийство Павла прерывает этот план. *(Ред.)*

плана, исполнению которого на таком далеком и почти неизвестном пути могли помешать тысячи непредвиденных случайностей, это грандиозное предприятие не могло не встревожить правителей Англии, которые сознавали, что при энергии и настойчивом преследовании своих целей правителями России и Франции превосходные войска обоих государств в состоянии были сделать то, что для других казалось невозможным. Но все приготовления к войне прекратило убийство Павла I, последовавшее 11 марта 1801 года. В последующие годы несколько изменилась политика России, а вместе с тем и положение флота.

Положение флота в конце 90 гг. XVIII века

Доблестные и сведущие моряки второй половины восемнадцатого века прославились блистательными морскими победами и удачными мирными плаваниями; но продолжительные войны, требовавшие чрезвычайных средств и усиленного напряжения сил, неизбежно повели ко многим частным непорядкам и общему истощению материальных средств. Спешная постройка, вооружение и снаряжение многочисленных флотов и продолжительные их плавания отразились не только на количественном недостатке всех портовых и адмиралтейских запасов и на ухудшении их качества, но даже до известной степени повлияли на самую исправность работ. Таким образом к концу XVIII века флот, пользующийся заслуженной славой и имеющий превосходный наличный состав опытных и сведущих моряков, вместе с тем требовал приведения в больший порядок всей материальной части и исправления массы вкравшихся беспорядков и упущений, незаметных для постороннего глаза, но заражающих весь организм ведомства и ослабляющих силу флота.

Одним из главных морских деятелей был граф И. Г. Чернышев, усердный, умный, сердечно относящийся к делу начальник, но вместе с тем и уклончивый придворный, не обладавший особенным гражданским мужеством, скрывающий неприглядные картины печального положения портовых и адмиралтейских магазинов и непорядки морской администрации. Подчиненные Чернышеву начальники отдельных частей в большинстве действовали по той же системе и с своей стороны, по возможности, прикрывали таившееся зло, с которого позднее был сорван покров и которое проявилось осязательно, во всей силе, в таких бедственных плаваниях, какие имели эскадры Карцова, Баратынского и др.

Кораблестроение

В одном из указов Павла Адмиралтейств-коллегии относительно состояния судов флота было сказано: «С восшествием нашим на прародительский престол приняли мы флоты в таком ветхом состоянии, что корабли, составляющие оные, большею частью оказались по гнилости своей на службу неспособными». И действительно, самым вопиющим недостатком была крайняя непрочная постройка кораблей и недостаточное количество надежных наличных судов. Не говоря об отдель-

ных плаваниях, даже нередко на коротких переходах важные повреждения заставляли наши суда спускаться в ближайшие порты. В 1797 году один флагман, назначенный в крейсерство, доносил, что из 6 судов его отряда ни одно не годно к плаванию. Другой флагман писал о корабле Елизавета, плававшем менее трех лет, что он «совсем рассыпался по причине недостаточных и худых укреплений, а притом и не таковыми боутами, каковые должны быть». На одном из фрегатов, шедшем в 1799 году с десантом в Голландию, но возвратившемся по причине сильной течи в Ревель, «ватервельсы по обе стороны и грот-руслень по правую сторону отстали, первый бимс к ахтер-штевню раскололся, возле форштевня стоячая кница и бимс разломались, сектора железные под шлюпбалками лопнули, отчего и весь ростер скосило на сторону» и т. п. Недостатки кораблестроения, бывшие во время первой Архипелагской экспедиции, частью сохранились; но только рабочие ухитрялись так искусно прикрывать все неисправности, что при наружном осмотре нельзя было и подозревать об их существовании. Русский посол в Англии граф Воронцов в одном из своих донесений, перечисляя недостатки крепления судов, входит в такие подробности: «болты, вместо того чтобы проходить насквозь, доходят только до половины брусьев, и потом как-то их залаживают так, что с первого взгляда кажется все сделано как следует, но во время качки таковые крепления ни к чему не служат; но сие видно происходит не от недостатка в железе, а оттого, что за укреплением нет лучшего присмотра». Открытие подобных неисправностей уже было половиной их исправления, потому что повело к усиленному начальственному надзору, поддерживаемому опасением строгой ответственности. Кроме того, усовершенствованию кораблестроения много способствовало долговременное пребывание в Англии значительного числа наших судов, на которых в английских адмиралтействах приходилось исправлять многочисленные и разнообразные повреждения. Эти работы были прекрасной школой для наших моряков, в которой они могли ознакомиться с некоторыми усовершенствованиями английского судостроения и вооружения судов и перенести их в свои порты. Из числа многих улучшений по части корабельной архитектуры, сделанных во второй половине 90 годов XVIII века, были: во внутреннем креплении трюма замена стандеров железными ридерсами, у большинства судов подводную часть начали обшивать медью и пр. Но особенно важное нововведение представляло соединение бака с ютом сплошной палубой, закрывающей шханцы, остававшиеся прежде открытыми. Это нововведение представляло существенные удобства как для управления парусами, так и для легчайшего спуска барказа и, наконец, давало новую закрытую батарею. Но когда для опыта в Черном море построены были с закрытыми шханцами два корабля, то приверженцы старины, в числе которых был и адмирал Ушаков, находили это нововведение неудобным и даже опасным, полагая, что повышение барказа и постановка орудий на возвышенной части палубы уменьшат устойчивость, что в закрытой палубе пороховой дым будет затруднять действия орудий и т. п. Но такие возражения не могли остановить полезного нововведения, и с этого времени шханцы уже делались постоянно закрытыми.

Для общего надзора за кораблестроением во всех портах как балтийских, так и черноморских восстановлено было существовавшее при Петре I звание «обер-сарваера», которое получил корабельный мастер Катасанов, и, кроме того, для улучшения судостроения приглашены были в русскую службу из Константинополя два отличных кораблестроителя — французы, братья Ле Брюн де сент Катерин. За последние 4 года 90 годов XVIII века кроме мелких судов в Балтийском и Черноморском флотах спущено на воду 25 линейных судов (17 кораблей и 8 фрегатов) и начато, но не окончено постройкой 9 (5 кораблей и 4 фрегата).

Корабельные леса

По части охранения корабельных рощ, заготовления лесов и содержания их в адмиралтействах открыты не менее вопиющие беспорядки. В основании постановлений о корабельных лесах во второй половине XVIII века полагалась мысль, что эти леса, составляя государственное имущество, не должны служить исключительно для кораблестроения, но составлять также один из источников государственного дохода. Эта верная по теории идея при осуществлении ее недобросовестными исполнителями привела к повсеместному истреблению лесов. В расхищении корабельных рощ иногда принимали участие даже и высокопоставленные лица, как например, Маяцкая засека, славившаяся своими превосходными дубами еще в царствование Петра I, была отдана князем Потемкиным генерал-аншефу Пассеку как «дикопорожное место». Осматривавший по повелению Павла места заготовки корабельных лесов строитель Одессы Рибас доносил, что «состояние лесов превосходит всякое воображение: повсеместное оных опустошение распространилось до того, что дубовые леса сделались редки и те в отдаленности». Не меньше беспорядок был и в хранении лесов: в Петербургском порте оказалось много дубовых лесов, сгнивших от небрежного содержания. Для развода, охранения и сбережения лесов при Павле приняты следующие меры: надзор за корабельными лесами передан, попрежнему, Адмиралтейств-коллегии, которой поставлено в обязанность не только охранять существующие леса, но и разводить новые. Ни на какие другие нужды, кроме кораблестроения, из этих лесов вырубок не дозволять и в продажу за границу без именного указа «ни единого дерева не выпускать». Для заведывания лесами при интендантской экспедиции учрежден «Лесной департамент», и для образования сведущих лесничих при Морском кадетском корпусе учрежден «форшмейстерский класс». По рекам Неве, Волхову, Мсте и Ловати и также в окрестностях Петербурга, по северному и южному берегам Финского залива, было решено приступить к разведению дубовых лесов. Заготовленные леса велено немедленно рассортировать и разложить в сараи; а которые предположено сохранять на много лет, те указано затопить в воду.

Портовые порядки

Независимо от слабой постройки, самое содержание судов в портах способствовало их быстрому разрушению. Введенный на зимовку

в гавань корабль совершенно отстранялся от влияния своего командира и поступал в ведение портового начальства. По существовавшему ранее порядку корабль в порту всю зиму стоял непокрытым, неразгруженным и даже с артиллерией и находящимися в трюме запасами. Теперь же велено было для лучшего сбережения судов при вводе в гавань совершенно разгружать их, даже вынимать мачты, покрывать суда крышами и проветривать все палубы и трюм. При постройке, тимберовке и исправлениях судна командиру его поставлялось в обязанность наблюдать за производимыми работами. Надзор и ответственность за точное соблюдение этих правил возлагались на флагманов, остающихся в портах.

Железные корабельные вещи были также очень непрочны, что происходило от дурного качества железа, дурной выковки или от соединения того и другого. Так например, одной из главных причин потери кораблями мачт во время шторма были лопающиеся вант-путены, а одной из причин течи — поломка книц и других железных скреплений. Беззаботность портового начальства яснее всего выражалась в рутине, уклоняющейся от всякого нововведения. Например, несмотря на очевидные преимущества железных камбузов, наши порты продолжали делать на кораблях кирпичные печи; не торопились обшивать подводные части судов медью и ограничивались обмазыванием их разными смесями, вроде смолы с серой и т. п. При сравнении английских якорей с нашими, кроме малого веса, не соответствующего размерам судов, самая форма наших якорей делала их крайне ненадежными, и случалось, при стоянках на рейдах вместе с англичанами, когда наши суда дрейфовали, английские спокойно отстаивались на своих якорях.

В экипажеских и провиантских портовых магазинах почти открыто происходили большие злоупотребления: вещи и материалы записывались в расход в большем против настоящего количестве и излишек тайно вывозили на продажу. Прием от подрядчиков разных припасов и вещей происходил без всякого свидетельства, так что содержатели магазина «записывали вдвое и втрое более, и потом, делясь с поставщиком, казенный интерес похищали». Для прекращения этого в царствование Павла было постановлено: все представляемое к порту подрядчиками принимать по свидетельствованию особыми комиссиями, которые, кроме того, должны были каждые четыре месяца проверять наличность магазинов. Пример портовых порядков отражался и во флоте, на корабельном хозяйстве: находились судовые командиры, которые, «забыв долг службы и присягу, казенные вещи, как то: канаты, паруса, снасти и прочее, продавали на иностранные купеческие суда». Так как подобные командиры и в ведении отчетности были не безукоризненны, то расход материалов на судах велено было производить не иначе как с общего согласия всех офицеров.

Морское управление при Павле I

Ближайшими сотрудниками Павла по морскому управлению были адмиралы Г. Г. Кушелев и И. Л. Голенищев-Кутузов. Должность президента Адмиралтейств-коллегии, занимаемая по званию генерал-

адмирала государем-наследником с 1762 года, по вступлении Павла на престол оставалась вакантной, и только в 1798 году принял ее И. Л. Голенищев-Кутузов, находившийся в этом звании до 1802 года, т. е. до образования министерства морских военных сил. Вице-президентом коллегии с 1769 года состоял граф И. Г. Чернышев. По кончине его в 1797 году поступил на эту должность И. Л. Голенищев-Кутузов, сдавший ее в 1798 году Г. Г. Кушелеву, оставшемуся вице-президентом коллегии до 1801 года.

Все офицеры были расписаны по дивизиям и судам, и переводы делались только по уважительным причинам и не иначе как с разрешения Павла. Даже о кратковременных отпусках офицеров из Кронштадта в Петербург некоторое время доводилось до сведения Павла I.

Ввиду ветхости значительного числа судов повелено было, независимо от обыкновенного ремонтного пополнения новыми, построить еще 8 кораблей, на что было ассигновано около трех миллионов рублей. Прибавочные корабли должны были построиться в продолжение четырех лет.

Взамен Петровского морского устава, во многом не отвечавшего современным требованиям, в 1797 году был издан и введен в употребление «Устав военного флота». В пяти главах нового устава изложены обязанности всех чинов флота и судовые порядки, а также распорядок различных торжеств и почестей. В числе лиц, состоящих при главном начальнике флота, положены, не упомянутые в Уставе Петра I, историограф, профессор астрономии и навигации и рисовальный мастер. Первый обязан был «вести порядочное описание всей кампании», для чего ему должны были все начальники отдельных отрядов флота представлять подробные сведения о своих планах. Профессор, начальствуя над штурманами, обязан был заботиться о точном определении места корабля, наблюдать за верностью счисления, производить съемки берегов, метеорологические и другие научные наблюдения и, наконец, обучать находящихся на флоте гардемаринов. Обязанности рисовального мастера заключались в снятии видов, изображении «знатных происшествий флота», а при отдаленных плаваниях — зарисовка редких предметов по части естественной истории.

Существенное отличие нового Устава от Петровского состояло в том, что новый не имел уголовных положений, и только в немногих случаях «за упущение по службе» полагал арест и предание суду. В новом Уставе было заметно преобладающее влияние кабинетной работы, при которой на первом плане стояло не удовлетворение прямым требованиям службы, а желание предусмотреть всевозможные случайности и подчинить их заранее определенным правилам. Одним из следствий такого взгляда была неравномерность частей Устава и введение в него многих излишних, неуместных подробностей, как например, полного руководства для артиллерийского учения и управления парусами и т. п. Вероятно, вследствие своей непрактичности этот Устав продержался недолго и хотя официально отменен не был, но на практике скоро заменился прежним, Петровским.

Так как общий бюджет флота, возросший до 15 миллионов, был отяготителен для государства, то для достижения возможной экономии и также для прочного обеспечения положения флота на будущее время учрежден был особый комитет, которому поручено: «составить точное исчисление потребных сумм на содержание флотов, равно Адмиралтейств-коллегии и подчиненных ей мест». Для разрешения этого вопроса оказалось необходимым пересмотреть все существующие штаты морского ведомства и, согласовав их с современным положением и потребностями флота, составить новые штаты и табели. Комитет блистательно выполнил возложенное на него поручение и, не ослабляя силы флота, нашел возможность сократить более чем наполовину сумму, требуемую на его содержание. По составленным комитетом «Штатам российских флотов», утвержденным 1 января 1798 года, сущность организации адмиралтейского управления осталась без изменения, но только был значительно увеличен состав некоторых частей его и содержание многих чинов. Замена 66-пушечных кораблей 74-пушечными, при усилении артиллерии, позволила сократить 3 корабля, увеличение числа казенных адмиралтейских мастеров уменьшило расходы по найму вольнонаемных. В гребном флоте замена малых канонерских лодок иолами, вооруженными орудиями большого калибра, уменьшила число людей гребного флота. Черноморское адмиралтейское правление заменено Конторой главного командира, требующей значительно меньшего содержания. После упразднения адмиралтейских батальонов и бывших при гребном флоте солдатских и артиллерийских, исполнение лежавших на них обязанностей производилось с меньшими расходами и т. п. В портах: Кронштадтском, Ревельском и Архангельском постановлено иметь «Главных командиров», причем учреждены и особые их управления и пр.

Новыми штатами судов положено иметь: в Балтийском флоте: линейных 64 (кораблей: 9—100-пушечных, 27—74-пушечных, 9—66-пушечных и 19 фрегатов). В Черноморском флоте: линейных 25 (кораблей: 3—100-пушечных, 9—74-пушечных 3—66-пушечных и 10 фрегатов). В Гребном Балтийском флоте: 12 фрегатов, 30 пловучих батарей, 12 бомбардирских катеров, 200 канонерских лодок, 100 иол, 30 галер, 4 брига и 9 голетов; а в Гребном Черноморском флоте 4 фрегата, 10 пловучих батарей и 100 канонерских лодок.

Для придания единства в управлении морскими силами государства черноморские флоты и порты возвращены попрежнему в подчинение Адмиралтейств-коллегии. В предшествовавшие же годы они находились в управлении новороссийских генерал-губернаторов.

Многие пришедшие в ветхость портовые постройки, исправление которых по случаю военного времени при Екатерине II откладывалось с году на год, при Павле были исправлены, и некоторые необходимые здания возведены новые. Так например, в Главном петербургском адмиралтействе внутреннее (за бывшим каналом) деревянное здание, в котором находились мастерские, начали по частям заменять каменным. Для 9 корабельных элингов, из которых 5 находилось в Главном и 4 в Новом адмиралтействах, повелено сделать шандоры (батопорты) для избежания, при строении каждого корабля, постройки и разборки плотин, закрывающих выход из элинга. Так

как в Петербургском порту было очень мало места для выгрузки лесов и хранения судов, приобрели для порта так называемый «Матисовский остров», лежащий при впадении в Неву речки Пряжки. В конце Галерной улицы была устроена корабельная верфь, и образовавшееся адмиралтейство получило название «Новое адмиралтейство», сохранившееся за ним до настоящего времени. В Галерной гавани, в гребном порту, возобновлены постройки, уничтоженные пожаром 1796 года. В Кронштадтской военной гавани вместо деревянной стенки строилась каменная, и в адмиралтействе продолжались работы, начатые при Екатерине: кругом адмиралтейства проводили большой канал и при нем строили каменные магазины, возводили каменные флигеля для помещения морских команд и пр.

Каспийская флотилия

В Каспийском море со времени экспедиции Войновича находилась значительная флотилия, содержащая военные посты в Астрабаде, Энзели и Баку. Когда же начались переговоры о подданстве Грузии и некоторых ханств, в числе которых были приморские: Бакинское и Талышинское, тогда каспийской флотилии предстояло защищать прибрежье Кавказа. С этой целью в 1794 году предполагали держать отряд флотилии у острова Сары, где и начали устраивать временный порт. Но в 1796 году вместо Сары было найдено более удобным иметь порт в Баку и, вместе с тем, положено усилить флотилию при Астраханском порте 3 фрегатами и 12 ластовыми судами; а при Бакинском — иметь 12 галиотов. По смерти Екатерины, когда войска наши были отозваны из Персии, а Баку не был укреплен за нами никаким трактатом, решили Бакинский порт «за ненадобностью» упразднить, а для покровительства русской торговле и охранения преданного России ханства Талышинского в 1800 году учреждена морская станция у острова Сары.

Охотский порт

Стоявший в половине XVII столетия на берегу моря при реках Охоте и Кухтуе охотский «острог» получил особенное значение, когда через него, в царствование Петра I, открылся морской путь на Камчатку, куда до того времени ездили дальней и трудной береговой дорогой через Анадырск. При Анне Иоанновне, по предложению Беринга, в Охотске начали устраивать порт и верфь и приняли меры для увеличения населения. С этого времени расширилось здесь судостроение, начавшееся еще при Петре I, устроены разные правительственные учреждения, и власть начальника Охотска распространена на все прибрежье и острова, от Амура до Камчатки включительно. Несмотря на то, что на Охотский порт затратили значительные суммы денег, пустынная и безлюдная местность, трудность сообщения с Якутском и особенно неудачный выбор начальников[1] разрушали

[1] В царской России начальники, занимающиеся казнокрадством, взяточничеством и обиранием населения, были заурядным явлением, вытекающим из самой системы самодержавного строя. В отдаленных от столицы местах и особенно в колониях этот грабеж был наиболее беззастенчивым, и такие «удачные» и «неудачные» начальники, будучи по сути единоличными бесконтрольными властителями, делали все, что им заблагорассудится. *(Ред.)*

большинство начинаний. По дороге от Якутска (в 1040 верст), пролегающей по безлюдным горам, болотам и тундрам, иные грузы шли целый год, хотя на содержание этого сообщения ежегодно требовалось до 15.000 лошадей. Так как дорога была доступна только для вьючных лошадей, то громоздкие и тяжелые вещи перевозились частями, так например: судовые канаты развивались и рубились на куски в 7 и 8 сажен длиной, якоря разрубались на несколько частей и т. п. Спleсненый канат и скованный местными средствами якорь, конечно, не могли иметь должной прочности. Командиры же в Охотске, за редкими исключениями, пользуясь отдаленностью высшего начальства, злоупотребляли своей властью и, можно сказать, грабили казну, своих подчиненных и частных лиц, имевших с ними сношения. При этом они позволяли себе всевозможные бесчинства и жестокости, доходившие до тиранства. Немногие же честные начальники, преследовавшие казнокрадства и старавшиеся водворить служебный порядок, обыкновенно, благодаря клеветническим доносам своих недовольных подчиненных, иркутским начальством удалялись от должности и отдавались под суд. При таком управлении порт оживал только тогда, когда в нем снаряжались особенные экспедиции, как то: Беринга, Креницына, Биллингса, Лаксмана, а в остальное время занят был единственно поддержанием сообщения с Камчаткой и немногими другими прибрежными пунктами. Дурное качество строительных материалов и такелажа, недостаток сведущих судостроителей и моряков, наконец, малое знание моря, при неимении сколько-нибудь порядочных карт, делали плавание Охотским морем крайне опасным. Со времени заведения в Охотске судостроения до 90 годов XVIII века там было построено до 50 судов, из которых 5 оказалось невозможно пустить в море, а до 30 судов погибли в плавании. Охотск и в морском отношении был крайне неудобным. При открытом рейде вход в реку очень затруднителен, на баре бывает иногда воды не более 4 футов, фарватер часто изменяется, и скорость прилива и отлива доходит до 4 миль в час. Город находился в постоянной опасности от наводнения. Все эти неудобства заставили с самого основания порта заботиться о приискании для него другого места. В 1799 году в Охотске временно закипела сильная деятельность по случаю сформирования для края пехотного полка. Большая часть его назначалась для Камчатки и по одной роте для Удского острога и для Охотска. Передвижение этого полка к местам своего назначения происходило со страшными трудностями, разорительными для целого края, и стоило большой потери людей. В марте того же года последовал указ о содержании в Охотском море 3 фрегатов с количеством пушек от 44 до 36 и 3 малых судов, для которых повелено было избрать удобный порт. По поводу указа о перенесении порта «Адмиралтейств-коллегия имела рассуждение», а дело о заведении флотилии и не начиналось.

Гидрографические работы

По части гидрографических работ главным деятелем этого времени был помощник директора морского корпуса Ивана Логиновича Голенищева-Кутузова, сын его Логин Иванович. Под его наблюдением

в 1797 году начата опись Белого моря, и им же в 1800 году изданы: Атлас для плавания из Белого моря в Балтийское, несколько нужнейших карт, заимствованных из иностранных атласов, и приступлено к составлению и переводу с иностранных карт «Общего морского атласа всего света». При поспешности производства работ и обширности их, превышавшей средства и силы деятелей, некоторые из предположенных трудов остались невыполненными; а в выполненных вкрались важные недосмотры и неверности, обнаружившиеся только впоследствии.

Научное образование моряков

Морской корпус при Павле I был переведен из Кронштадта в Петербург. Для улучшения научных сведений штурманов вместо штурманских рот, находившихся при портах, основаны штурманские училища в Кронштадте и Николаеве, причем ученики получили несравненно лучшую материальную обстановку, научные пособия и лучших учителей. Для образования сведущих кораблестроителей при адмиралтействах, Петербургском и Николаевском, образованы училища корабельной архитектуры. Положение и штаты этих училищ утверждены в 1798 году, а Морской корпус, основанный при Екатерине в Николаеве, и Корпус чужестранных единоверцев в Петербурге — упразднены.

В портах учреждены особые классы, в которых ежедневно должны были собираться свободные от службы морские офицеры, капитаны и даже флагманы. В этих классах читали «нужные для офицера науки: тактику, эволюцию, навигацию, морскую практику, корабельную архитектуру» и также новый морской устав. Нетрудно понять, что это учреждение, с таким составом слушателей, принудительным характером посещения при отсутствии сколько-нибудь приготовленных к делу преподавателей, не приносило ожидаемой от него пользы, а только составляло весьма неприятную служебную обязанность. Но другое учреждение этого времени — «Особенный комитет» при Адмиралтейств-коллегии — могло принести существенную пользу и иметь будущность. Образованием этого Комитета — родоначальника существовавшего впоследствии «Морского ученого комитета» и заменившего его «Военного морского отдела» Главного морского штаба — до известной степени осуществлялся проект Ломоносова о Морской академии. Вновь учрежденному Комитету ставилось в обязанность «прилагать всякое попечение об издании полезных сочинений, назначать разные пьесы (статьи) для перевода с иностранных языков, также задавать к решению вопросы касательно кораблестроения, нагрузки артиллерийской должности, разведения и хранения лесов и о прочем». Членами комитета назначены историограф флота вице-адмирал Шишков, один корабельный мастер и три флотские капитана, в числе которых был и известный автор превосходных морских учебников Платон Яковлевич Гамалея.

Для собирания исторических материалов и составления истории российского флота на учрежденную должность историографа назначен был А. С. Шишков. В 1800 году вышла книга трудов Коми-

тета под заглавием «Морские записки», в которой, между прочим, объяснялось, что Комитет «основан без всяких данных ему преимуществ, расположен тесно и никакой определенной на содержание его суммы не положено, того ради и лишен он способностей, принести некогда желаемые плоды». Из этого видно, что полезнейшая сама по себе мысль была с самого начала парализована характером ее исполнения. Второй книги «Морских записок» не появлялось, и самый Комитет впоследствии был преобразован в «Адмиралтейский департамент».

Для практического усовершенствования в морском деле было отправлено в Англию 12 лучших флотских офицеров и для изучения кораблестроения — несколько корабельных учеников.

Торговое мореплавание

При заботах о военном флоте обращалось также особенное внимание на усовершенствование флота торгового. Для улучшения конструкции коммерческих судов разных типов было повелено составить чертежи судов с лучшими качествами. Для морской торговли лицам, желающим строить коммерческие суда, дарованы льготы по приобретению лесов и приглашению мастеров; с товаров, привозимых и вывозимых на русских судах, уменьшены пошлины, и на купеческие суда дозволено отпускать чинов военного флота.

Для развития судостроения и рыболовных промыслов на северных водах России предполагалось войти в рассмотрение местных потребностей, завести суда, наиболее пригодные для плавания в тех водах, избрать удобные места для устройства верфей, послать для наблюдения за работами подмастерьев, или «добрых» тимерманов, и обратить внимание местных промышленников на выгоды китовой ловли, «дабы воспользоваться преимуществами оной в омывающем российские берега океане». Но все эти полезные предположения, к сожалению, не успели осуществиться.

Промышленная деятельность, развиваемая Шелеховым на берегах Америки и островах Восточного океана, получила прочную организацию в учреждении «Российско-Американской компании», которой были даны на 20 лет особые привилегии, предоставлявшие компании «пользоваться всеми промыслами и заведениями края, делать открытия и занимать открываемые земли в российское владение, заводить заселение и укрепление для безопасного пребывания, производить мореплавание ко всем окрестным народам и иметь торговлю со всеми около лежащими державами».

В 1797 году состоялся указ о разделении торгового плавания из портов Черного моря на «большое» и «малое». Первое могло совершаться, кроме морей Черного и Мраморного, по Архипелагу и всему Средиземному морю, а второе только по Черному и Мраморному до Дарданелл. В видах ограждения интересов русского купечества, право совершать «большое» плавание предоставлялось только судам, построенным в России или принадлежавшим русским подданным, или иностранцам, поселившимся в России. Но в последнем случае требовалось, чтобы шкипер и не менее половины команды были русские; если

же шкипер иностранец, то две трети экипажа русские. Кроме того, на поднятие русского флага судам, принадлежащим иностранцам, требовалось высочайшее разрешение. Это постановление явилось вследствие того, что во время войн с турками разрешение иностранным судам носить русские флаги, дававшееся без затруднений, было причиной многих злоупотреблений.

Учреждение на р. Волге гардкоутов

Для прекращения по Волге разбоев, много вредивших торговому движению по этой реке и ее главным притокам, в 1798 г. были введены гардкоуты. Так назывались легкие гребные суда, вооруженные одной небольшой пушкой и четырьмя фалконетами. Относительно надзора гардкоутов вся Волга делилась на три участка: от Астрахани до Царицына, от Царицына до Казани и от Казани вверх по реке. На участок полагалось по три гардкоута, каждый под начальством офицера. Обязанностью их было забирать беспаспортных и подозрительных людей и истреблять разбойников. Введение гардкоутов принесло существенную пользу, и на второй год их плавания на Волге уже не слышно было ни об одной разбойничьей шайке.

Дисциплина

При Павле I, если замечалось малейшее небрежение или медленность исполнения, заставляющие подозревать холодность к делу, прибегали к строгим взысканиям без различия чинов и званий. Так например, заслуженный и знаменитый боевой адмирал Ф. Ф. Ушаков получил лично от Павла I строгий выговор «за неимение во время тумана порядочных сигналов и предписанных уставом предосторожностей». Начальник Черноморского флота, известный адмирал Н. С. Мордвинов, за случившийся на Глубокой пристани взрыв бомбового погреба был сменен с должности. Все неисправности, замеченные Павлом I при посещении морского госпиталя в Кронштадте, повелено было привести в порядок «на счет членов Адмиралтейств-коллегии», в обязанность которых входил надзор за госпиталями. За содержание нижних чинов на работе в своих собственных домах и мызах 6 флагманов и 18 капитанов получили строгий выговор. За столкновение судов командиры отдавались под военный суд и до получения приговора назначались к исполнению должности подвахтенных офицеров на тех судах, на которых служили, и т. п.

С особенной строгостью следили за сохранением дисциплины, установленных служебных порядков и особенно формы одежды, к чему ранее относились весьма снисходительно, особенно к последнему. Тогда обыкновенно на судах во время плавания офицеры носили, что у кого было и что казалось удобнее. Например, во время вооруженного нейтралитета никому не казалось странным, что бригадир Палибин, начальник нашего отряда, плавающего у берегов Пиренейского полуострова, являлся на шханцы своего корабля в шлафроке, туфлях, розовом галстуке и белом ночном колпаке. Но при Павле I подобный костюм на шханцах был уже преступлением.

Заключение мира с Англией и его следствие

В первые же годы XIX века быстро изменилась политика России, и это изменение в непродолжительном времени отразилось и на деятельности флота. Александр I спешил окончить войну с Англией, которая, при влиянии Франции, могла разростись до громадных размеров. К тому же война эта, не представлявшая для России особых выгод, не пользовалась сочувствием в обществе. К идее Екатерины II о свободе всемирной морской торговли большинство даже образованных людей относилось с равнодушием, как к предмету, не представлявшему для частных лиц непосредственных выгод; а прекращение торговли с Англией, уменьшавшее вывоз русских произведений за границу и поднявшее цены на иностранные товары, близко касалось всякого.[1]

Открытие сношений с начальником английского флота в Балтийском море адмиралом Паркером повело к прекращению враждебных действий со стороны англичан; а вскоре последовало повеление о снятии эмбарго, наложенного на английские суда, и об освобождении всех англичан, задержанных в предшествовавшее царствование. Наконец, 5 июня 1801 года между Россией и Англией заключена была конвенция, в сущности значительно изменяющая правила вооруженного нейтралитета Екатерины II и разрушающая цель, к которой стремился Павел I при образовании союза северных держав.

По правилам, установленным этой конвенцией, судам нейтральных держав разрешалось посещать гавани воюющих государств и привозить товары, за исключением военной контрабанды и неприятельской собственности. Находящимися в блокаде признавались только те порты, вход в которые охранялся в действительности судами воюющей державы; но рядом с этими правилами, облегчительными для нейтральных судов, находились постановления, крайне для них стеснительные и могущие вести к большим злоупотреблениям правом сильного. Так например, командирам кораблей воюющей державы предоставлялось право не только осматривать все нейтральные коммерческие суда, хотя бы они и шли под охраной военных судов, но и право проверять бумаги самого конвоирующего корабля. В случае какого-либо сомнения, разрешалось делать обыск и отводить заподозренные суда в порт воюющей державы; причем конвоирующему кораблю ни под каким предлогом не дозволялось сопротивляться такому задержанию.

К принятию этих правил Александр обязывался от имени России и Англии пригласить союзные с нами правительства — датское и шведское и, кроме того, Россия обязалась возобновить торговый трактат с Англией, заключенный в 1797 году. Не имея возможности

---

[1] Отцеубийца Александр I, активно участвуя в заговоре против своего отца, организованном при содействии Лондона, сразу при восшествии на престол заключает в 1801 г. мир с Англией. Последний был в интересах большинства русских помещиков, так как вывоз русских сельскохозяйственных продуктов в то время шел, главным образом, в Англию, и именно в английском дворянстве русские дворяне видели надежного союзника в деле борьбы с революционным движением. *(Ред.)*

противиться двум таким могущественным державам, Дания и Швеция, несмотря на весьма невыгодные для них правила конвенции, принуждены были приступить к ней, выговоря только для своих торговых судов некоторые льготные исключения.

Примирение России с Англией, отнявшее у первого консула французской республики Бонапарта могущественного союзника в борьбе с Англией, возбудило подозрение его относительно дальнейших намерений русской политики, и возобновившиеся переговоры между Францией и Англией окончились Амиенским мирным трактатом, заключенным 15 марта 1802 года.

Учреждение министерства военных морских сил

Александр приступил к преобразованию всех частей государственного управления. Одним из важнейших нововведений была замена коллегиального управления отдельных ведомств — единоличным, в лице министров. В 1802 году управление всем государством разделено было между 8 министерствами, в числе которых для управления флотом и морским ведомством учреждено «Министерство военных морских сил», переименованное в 1815 году в «Морское министерство».

В министерствах: Иностранных дел, Военных сухопутных и Военных морских сил, хотя и теперь были оставлены коллегии, но они лишились уже прежней самостоятельности действий и были подчинены министрам. При первоначальном учреждении министерств не было установлено строгого порядка ни во взаимном отношении частей каждого министерства, ни во взаимных отношениях министерств и других учреждений, что сделано только в 1810 и в 1811 годах.

Учреждение «Комитета образования флота»

С учреждением министерства Военных морских сил при нем был учрежден «Комитет образования флота», председателем которого назначен граф Александр Романович Воронцов.

Тогдашнее состояние флота было представлено Александру I в таком безотрадном виде, что в «Наказе» Комитету встречаются следующие слова: «Мы повелеваем оному комитету непосредственно относиться к нам о всех мерах, каковые токмо нужным почтено будет принять к извлечению флота из настоящего мнимого его существования и к приведению оного в подлинное бытие».

«По многим причинам, — писал в своем докладе Воронцов, — физическим и локальным, России быть нельзя в числе первенствующих морских держав, да в том ни надобности, ни пользы не предвидится. Прямое могущество и сила наша должна быть в сухопутных войсках; оба же сии ополчения в большом количестве иметь было несообразно ни числу жителей, ни доходам государственным. Довольно, если морские силы наши устроены будут на двух только предметах: обережении берегов и гаваней наших на Черном море, имев там силы соразмерные турецким, и достаточный флот на Балтийском

море, чтоб на оном господствовать. Посылка наших эскадр в Средиземное море и другие дальние экспедиции стоили государству много, делали несколько блеску и пользы никакой».

О тогдашнем состоянии флота председатель Комитета отзывался таким образом: «О худом состоянии флота и кораблей и дурном их снаряжении не надобно другого доказательства, как то, что в нынешнее лето (1801 года) флот принуждены были держать в гаванях; не только в море, но и на рейд его не вывели, когда англичане в водах наших разъезжали. Лучше соразмерное число кораблей иметь, но чтобы они всем нужным снабжены были и запасы лесов для строения кораблей в магазинах имелись, дабы из сырого леса не строить, как то доныне чинится, чему и причиной, что не более шесть или семь лет корабли служить могут, а в Швеции из такого же леса строенные, но не из сырого, лет по 20 держатся».

Мнение, что дальние самостоятельные экспедиции не нужны как «дорого стоящие и не приносящие пользы», показывает величайшую косность и недальновидность титулованных управителей флота.

По этому мнению, определяющему характер деятельности Комитета, флоту назначалась второстепенная роль, ограниченная одной обороной государства и не допускающая дальних самостоятельных экспедиций, как дорого стоящих и не приносящих пользы.

Штат о числе судов

После собрания сведений о состоянии наличных судов оказалось в Кронштадте и Ревеле негодных к службе 28 судов, в числе их было 13 кораблей и 7 фрегатов. Причинами такого странного явления полагали: небрежность ежегодного свидетельства или умышленное скрытие от начальства действительного состояния судов. На будущее время, для избежания подобного непорядка, постановлено: суда, пришедшие в негодность к плаванию, немедленно разламывать, чтобы они не занимали напрасно мест в гаванях и не требовали расходов на их охранение.

По штату, составленному комитетом и утвержденному 14 ноября 1803 года, в Балтийском корабельном флоте положено, кроме мелких судов, иметь 27 кораблей (100-, 74- и 64-пушечных, по разному числу с орудиями по порядку деков, 36-, 24- и 18-фунтового калибра) и 26 фрегатов (8—44-пушечных, 8—36-пушечных и 10—24-пушечных). В гребном флоте 189 судов с 705 орудиями. Таким образом, по количеству выбрасываемого металла сила нашего Балтийского флота делалась равной совокупной силе флотов датского и шведского. В Черноморском корабельном флоте положено иметь 21 корабль (три 100-пушечных и по девяти 74- и 64-пушечных) и 8 фрегатов, кроме мелких судов. В гребном морском 140 судов. Кораблестроительная деятельность происходила так успешно, что с 1802 по 1805 г. включительно в обоих флотах построено 10 кораблей и 3 фрегата, и недоставало против положенных штатом только 11 кораблей и 16 фрегатов; вообще финансовое положение Морского ведомства до того улучшилось, что оно могло начать уплату своих долгов, сделанных ранее.

Адмиралтейств-коллегия и адмиралтейский департамент

Все части морского управления Комитет нашел удобным совместить в двух группах: воинской и художественной.[1] Первой заведывала «Адмиралтейств-коллегия», второй — «Адмиралтейский департамент». Высшее управление обоими учреждениями, подчиненными министру, сосредоточивалось в «Департаменте министра военных морских сил», основанном в 1802 г. и разделенном на две экспедиции, из которых в одной производились дела, касающиеся Адмиралтейств-коллегии, а в другой ведались дела Адмиралтейского департамента. Кроме этих экспедиций при департаменте находились (образованная в 1801 г.) «Военно-походная по флоту канцелярия», в которой сосредоточивались все сведения по личному составу флота, и «Генеральный кригсрехт», заведующий судной частью, присоединенной в 1805 г. к генерал-аудиториату.

Членами Адмиралтейств-коллегии положено назначить от 4 до 6 флагманов, из которых двое, по очереди, ежегодно сменялись по представлению министра. Переменные члены коллегии введены Комитетом для устранения существенного недостатка организации прежней коллегии, членами которой были начальники экспедиций, подчиненных той же коллегии. Таким образом, лица эти были судьями своих собственных действий, и при взаимном снисхождении их друг к другу нельзя было допускать и мысли о какой-либо служебной ответственности.

К обязанностям Адмиралтейств-коллегии относились: содержание флота, комплектование его командами, снабжение служащих провиантом, одеждой и жалованьем; строение, вооружение и снабжение судов всем необходимым для плавания и также распоряжение действиями флота. Относительно же Черноморского флота коллегии предоставлялось право входить в рассмотрение только тех дел, которые передавались в нее министром.

Для исполнения распоряжений коллегии при ней положено 5 экспедиций: «Хозяйственная», под начальством генерал-кригс-комиссара, заведывала заготовлением и хранением всего нужного для флота и портов; «Исполнительная», под начальством генерал-интенданта, заведывала личным составом флота, производством судостроения и также распределением заготовленных материалов и вещей и правильностью их расхода; «Артиллерийская», под начальством генерал-цейхмейстера, заведывала всем относящимся к артиллерии; «Казначейская», под начальством генерал-казначея, ведала приемом и отпуском сумм и отчетностью и «Счетная», под начальством генерал-контролера, ревизовала правильность отчетности в денежных суммах, материалах и вещах.

Адмиралтейский департамент заведывал ученою и строительною частью. К первой относились морские учебные заведения, библиотеки, типография, музеи, инструментальные мастерские, снабжение отправляющихся в плавание судов мореходными инструментами, рассмотрение различных проектов и новых изобретений, издание сочинений по морской части и морского журнала.

[1] Туда входила строительная и учебная деятельность. *(Ред.)*

К строительной части относилось заведывание фабриками и заводами и снабжение флота выделенными на них вещами, а также постройка и содержание в исправности всех зданий, принадлежащих морскому ведомству.

Адмиралтейств-коллегия и Адмиралтейский департамент были учреждениями совещательными; членами первой назначались флагманы, а второго — «люди известные ученостью и сведениями, морскому искусству существенную пользу принести могущими». Черноморское управление также разделено было на подобные экспедиции; но власть, соответствующая Адмиралтейств-коллегии и Адмиралтейскому департаменту, сосредоточивалась в лице главного командира Черноморского флота и портов, подчиненного непосредственно министру.

Упорядочение судостроения

Для содержания в постоянной исправности определенного штатом числа судов Комитет старался на будущее время устранить недостатки и беспорядки, от которых страдало судостроение. Главнейшим из этих недостатков была непрочность судов и, прямые следствия ее, кратковременность службы судов и дороговизна их постройки. Первой причиной непрочности судов была спешная постройка, заставляющая употреблять при строении сырой лес. Во избежание этого положено каждый корабль строить в продолжение трех лет: в первый год заготовлять леса, а в следующие два производить самую постройку.

По собранным Комитетом (за несколько десятилетий) сведениям о ценности постройки кораблей в России и Англии оказалось, что, несмотря на лучшее качество материалов и работы, в Англии корабли стоят дешевле, чем у нас. Причинами этого признаны: лучшее и правильнейшее разделение работ в английских адмиралтействах, более искусные и опытные плотники, лучшие инструменты, применение разных машин в таких работах, которые у нас исполнялись исключительно людьми, и, наконец, недостаточное содержание и худшая одежда наших рабочих.

Чтобы образовать лучших плотников, положено: разделить их на десятки, состоящие из одного десятника, двух хороших плотников, трех посредственных и четырех менее опытных; каждый десяток поручить в управление «десятника», отвечающего как за успешность и достоинство работы, так и за поведение людей своего десятка. Из каждых трех десятков под заведыванием комендора составить «компанию». Вместо выдачи плотникам казенных инструментов, о сбережении которых они мало заботятся, положено, для поощрения лучших рабочих, выдавать единовременно в их собственность полный плотничий инструмент. Во время жестоких морозов велено производить работы не на открытом воздухе, а в сараях, и для облегчения и ускорения дела положено в адмиралтействах иметь достаточное число необходимых машин, как то: кранов, шпилей и т. п. Для того, чтобы рабочие не имели необходимости прибегать к частному труду, им прибавили жалованье и улучшили одежду, заменив прежнюю, ка-

нифасную и равендуковую, суконным мундиром, отпускаемым ежегодно, на белье же и сапоги положили по 5 рублей в год.

Для установления лучшего порядка в производстве работ двум старшим корабельным мастерам присвоено звание «директоров»; одному из них поручено заведывание всеми кораблестроительными материалами, а другому распоряжение работами. Для составления чертежей и разбивки корабельных членов на плазе положено иметь шесть особых чиновников под названием «драфцманов». Корабельным мастерам и другим чинам по части кораблестроения признано необходимым прибавить жалованье и дать казенные квартиры натурой или квартирные деньги с той целью, чтобы эти лица «могли быть совершенно чужды корыстолюбия и всяких предосудительных видов, но руководствовались бы правилами чести, усердия и ревности к службе».

Находившаяся в числе мелочных портовых мастерских «компасная мастерская» улучшена, преобразована в отдельное учреждение — «мастерскую мореходных инструментов», и передана в ведение Адмиралтейского департамента. Эта перемена, весьма важная для безопасности плавания судов, сделана в видах улучшения достоинства отпушенно чужды корыстолюбия и всяких предосудительных видов, но руководствовались бы правилами чести, усердия и ревности к службе».

Назначение рода деятельности портов

Сообразно географическому положению наших военных портов и местным их особенностям, Комитет полагал главным портом Балтийского корабельного флота сделать Ревель, «устроив его по образцу Тулона». Главным портом гребного флота оставить Роченсальмский, устроив в нем все необходимое для этой цели. В адмиралтействе Петербургском и в Кронштадтском канале решено производить постройку линейных судов; а в Архангельске, представляющем удобства для порта коммерческого, иметь только небольшой военный порт и адмиралтейство для постройки фрегатов и мелких судов. Балтийский же порт, «по причине своего уединенного положения и открытого рейда, признать неудобным». Для общего наблюдения над исправным содержанием балтийских портов и проектированием и производством необходимых в них сооружений в 1802 году учрежден был в С.-Петербурге «Комитет для поправления портов», экспедиции которого находились в портах С.-Петербургском, Кронштадтском и Ревельском. В ведение этого Комитета поступила и кронштадтская «контора канала Петра I».

Улучшение служебного положения штурманов

Особенно полезной заслугой для флота была заботливость Комитета об улучшении печального положения штурманов и изменении порядка их судовой службы. «Штурманское звание представлял комитет, хотя по существу своему великой важности доведено до такого упадка, что добрые путесчислители во флоте совсем почти переве-

лись». Причиной этого было весьма недостаточное содержание штурманов и до крайности стесненное производство их в чины. То и другое Комитет нашел возможным улучшить значительным уменьшением штатного числа штурманов и изменением способа отправления на судах штурманской обязанности.

По существовавшему порядку все находившиеся на корабле штурмана разделялись на три вахты, и каждая из них, в свою очередь, вела шханечный (вахтенный) журнал и делала исчисления независимо одна от другой. Случалось, что при одинаковых в действительности данных результаты исчисления разных вахт получались различные. Для ведения возможно верного исчисления Комитет положил: на каждом судне иметь одного «старшего штурмана», отвечающего за точность исчисления данного пути, и трех подчиненных ему помощников, чередующихся по-вахтенно. Установление такого порядка дало возможность, более чем наполовину, уменьшить число штурманских чинов и оставшимся на службе значительно увеличить жалованье. С учреждением старших штурманов лучшим из них открылась возможность достижения более высоких чинов и, кроме того, в награду отлично служащих положено, по представлению командиров судов и флагманов, переводить во флотские офицеры. При уменьшении числа штурманов значительно уменьшено и число штурманских учеников; а оставшаяся из этого сумма обращена на улучшение хозяйственной и учебной части штурманских училищ, из которых при балтийском училище положено иметь 60 воспитанников для приготовления лоцманов.

К преподаваемым в штурманских училищах предметам: математике, навигации, астрономии, чистописанию, рисованию и черчению Комитет прибавил грамматику, риторику, логику, географию, историю и языки: английский, немецкий и шведский. Кроме того, желающим отличнейшим ученикам должна была преподаваться высшая математика, механика, гидравлика и начала физики. Заведывание всей штурманской частью, т. е. училищем, личным составом служащих штурманов, а также лоц-судами и лоцией положено поручить директору училища.

Улучшение училищ корабельной архитектуры

В штате петербургского и херсонского училищ корабельной архитектуры, приготовляющих корабельных мастеров, механиков, гидравликов и учителей, сделаны изменения, давшие возможность расширить курс учения, лучших учеников посылать для усовершенствования по своей специальности за границу и также назначать в плавание для изучения состояния корабля в море при различных обстоятельствах. Последнее представляло лучшее средство для верной практической оценки справедливости взглядов строителя и также для точного определения, какое влияние на каждое морское качество корабля имеют все особенности его корпуса, вооружения, распределения груза и парусности.

Изменение в положении офицеров и комплектовании флота рекрутами

По дороговизне квартир в портах, всем офицерам назначены квартирные деньги, установлен более справедливый порядок баллотировки офицеров при производстве в чины; для улучшения управления флотскими чинами в каждом из портов назначен из флагманов «флотский начальник», при котором состояли эскадр-майор и два адъютанта. Для лучшего ведения судового хозяйства восстановлена, существовавшая при Петре I и Елизавете, должность «судового (корабельного) секретаря», и офицеру, исполнявшему ее, дано название «ревизора».

При комплектовании флота рекрутами положено принимать их от 10 до 25-летнего возраста, причем мальчиков от 10 до 15 лет принимали не более одной пятой части. Некоторые из этих мальчиков летом ходили на судах в звании юнг, а зимой учились грамоте, арифметике и компасу в штурманском училище; другие же распределялись по мастерским и заводам.

Учреждение Паноптического института

В Петербурге, на Охте, основан «Паноптический институт», в котором предполагалось обучать искусных мастеров по всем техническим морским работам и, таким образом, соединить в одном заведении всевозможные искусства и мастерства, необходимые для флота. Вначале в состав этого института поступила мастерская мореходных инструментов (впоследствии переведенная на Ижорские заводы) и заведены вновь мастерская корабельных инструментов, гвоздильный и бумажный заводы. К этому же заведению предполагалось присоединить типографию, парусную фабрику, такелажную, выделку кож, веревок, шитье для нижних чинов обуви и одежды, выделку шляп, помповую, токарную и столярную мастерские.

Черноморское депо карт

В Черноморском флоте учреждено «Депо карт», заведывавшее производством морских съемок на Черном и Азовском морях, хранением их карт, книг, чертежей, моделей судов и мореходных инструментов.

Медицинская часть

Морская медицинская часть, находившаяся в зависимости от Министерства внутренних дел, переведена в Морское министерство, причем улучшено положение врачей, сравненных по правам службы и пенсии с морскими офицерами; всей морской медицинской частью положено управлять генерал-штабс-доктору, подчиненному морскому министру.

Судовая музыка

Судовая музыка находилась тогда в самом печальном положении и состояла только из трубачей и литаврщиков, назначаемых по три человека на каждый корабль и по два на фрегат. «Сколь недоста-

точна и даже отвратительна, — пишет комитет, — должна быть музыка из такого числа труб составленная, сие удобно всякому представить себе можно». Положено всех музыкантов соединить в одну школу и для обучения их иметь капельмейстера. В плавание же назначать только на корабль «начальствующего флотом» хор трубачей и «инструментальную» музыку, а на флагманские корабли — только хоры трубачей.

Преобразование морских солдатских батальонов в полки

Преобразования Комитета коснулись и сухопутных войск, состоявших при морском ведомстве в числе двенадцати морских батальонов, не имевших необходимого единообразия в управлении и потому страдавших разными непорядками не только в военном отношении и дисциплине, но и во внутреннем управлении и хозяйственной части. Для устранения всех замеченных недостатков эти батальоны переформированы в четыре морские полка, из которых двум назначено быть в Кронштадте, одному в Ревеле и одному при Черноморском флоте.

Общий характер деятельности Комитета

Здесь перечислены только более важные изменения, проектированные Комитетом. Рассматривая деятельность Комитета, нельзя не заметить в общем, основном характере произведенных им преобразований сильных теоретически-кабинетных увлечений, не имевших под собой твердой практической почвы. Поэтому многие нововведения, полезные для службы, не могли перейти в жизнь, получить в ней дальнейшее правильное развитие и произвести общее усовершенствование служебной деятельности.

Комитет ограничился улучшением материального положения только некоторой части офицеров, не обратив внимания на вопиющую неприглядность их жизни в портах, не имевших ни клубов, ни библиотек. Но еще больший недосмотр кратких новых правил явился в оставлении для нижних чинов бесчеловечного, доходящего до варварства, наказания линьками и даже кошками. На это можно заметить, что в то время, и даже несколько ранее, в среде наших моряков уже были люди, которые имели понятие о добрых качествах русского матроса: капитаны Салтанов и Крузенштерн, при выходе в море объявившие небывалое приказание — бросить линьки за борт, не раскаялись в этом, потому что судовая дисциплина и ход работы на их судах не только не пострадали, но много выиграли, не говоря уже о сохранении здоровья и бодрого духа нижних чинов.

Изменения, произведенные впоследствии в постановлениях Комитета

Впоследствии, в порядках, установленных Комитетом, были произведены некоторые перемены, из которых важнейшие: передача фабрик и заводов из ведения Адмиралтейского департамента в ведение

коллегии и некоторые изменения в распределении обязанностей экспедиций. Учрежденный при Интендантской экспедиции «Лесной департамент» передан в ведение Министерства финансов, на обязанность которого возложены и все распоряжения по заготовлению корабельных лесов; контрольные экспедиции, имевшие обязанность следить за правильностью всех подрядов и покупок и поставленные вне зависимости от Адмиралтейств-коллегии, оказались вполне несостоятельными и были упразднены; задуманный в самых широких размерах «Паноптический институт» далеко не достиг до предполагаемого развития и в 1818 году, после бывшего в здании его пожара, окончательно уничтожен, принеся казне более полумиллиона рублей убытка.

Произведенные Комитетом преобразования могли бы принести флоту большую пользу, если бы политические обстоятельства благоприятствовали их систематическому, спокойному развитию и во главе морского управления стояли бы люди, желавшие и способные внимательно следить за ходом этого развития, помогать ему и направлять его должным образом. Но в настоящем случае этого не было: творец этих преобразований Чичагов, бывший одним из основных деятелей Комитета и возглавлявший фактически морское министерство, способный создать широкий, блестящий план, не обладал качествами, необходимыми для практического осуществления своих проектов. Ему недоставало терпения и той кропотливой, неутомимой наблюдательности, которая требуется при введении в практическую жизнь всякого серьезного нововведения, наконец, главное, ему, по воспитанию и духу англичанину, недоставало знания русского народа.

Приступив к делу с горячей энергией, он скоро, видимо, утомился и охладел к нему; а преемник его маркиз де-Траверсе, вступивший в управление министерством в 1809 году, не сочувствуя нововведениям Чичагова, старался не об укоренении их и развитии, а об изменении или уничтожении. Кроме этого, наступление военного времени, продолжавшегося целое десятилетие, и затем международные конгрессы, отвлекавшие внимание правительства от флота, вместо ожидаемого высокого поднятия его привели к печальному продолжительному застою.

Плавания с 1802 по 1805 год

В первые годы XIX века ежегодно происходили служебные и обычные практические плавания и иногда, под видом последних, высылались отдельные эскадры с политическими целями. Так например, когда французы, несмотря на условленный нейтралитет Южной Италии, заняли Отранто и Бриндизи, часть наших сухопутных и морских войск, находившихся в Неаполе, в 1802 году переведена была в Корфу на зафрахтованных купеческих судах, конвоируемых двумя военными фрегатами.

В том же году в Балтийское море, под начальством вице-адмирала Симанского, выходила в практическое плавание эскадра из 11 вымпелов (7 кораблей, 2 фрегата, 2 катера) и 3 фрегата с гардемаринами под начальством капитан-командора Мясоедова; а в Финском заливе в продолжение двух месяцев плавали 33 судна гребной

флотилии (30 канонерских лодок и 3 пловучие батареи) и на озере Саймо 2 канонерские лодки.

В начале 1803 года тревожные дипломатические столкновения между Англией и Францией, закончившиеся 6 мая объявлением войны, возбудили у нас сильные опасения, заставившие в марте месяце озаботиться укреплением Ревеля и приготовлением находившейся в этом порту эскадры адмирала Тета (9 кораблей, 1 фрегат, 3 мелкие судна); но в конце апреля, по получении успокоительных сведений, наша морская деятельность ограничилась только высылкой из Ревеля и Кронштадта крейсеров для наблюдения в Финском заливе и в половине мая — выходом эскадры Тета в практическое плавание.

7 июня 1804 года Александр I посетил в Кронштадте флот и после исполнения примерного сражения отпустил его в море, под начальством вице-адмирала Кроуна, в числе 19 судов (10 кораблей, 5 фрегатов, 3 катера, 1 люгер). Кроуну назначалось крейсеровать в Балтийском море не далее Борнгольма; а части его эскадры из 6 судов (3 корабля, 2 фрегата, 1 катер), под начальством контр-адмирала Ломена, повелено следовать «для экзерциции» в Немецкое море до Догер-банки и, не заходя ни в один иностранный порт, возвратиться в половине сентября.

Плавания Кроуна и Ломена были очень бурные: многие суда потерпели значительные повреждения, один катер потерял обе мачты, а флагманский корабль Кроуна для исправления должен был итти в Копенгаген, а оттуда возвратиться в Кронштадт. Отряд же Ломена, простояв за свежими противными ветрами три недели в Категате, выйдя в Немецкое море, встретил жестокие штормы, заставившие его, по причине значительных повреждений судов, возвратиться в Кронштадт. О действительной трудности этого плавания и хорошем управлении судами свидетельствуют благодарности «за исправное управление», полученные Ломеном и некоторыми из командиров судов его отряда.

В июне 1805 года, когда уже война не была тайной и у нас готовились к перевозу десанта в шведскую Померанию, послан был в практическое плавание с отрядом капитан-командор Трескин, которому предписывалось, для проверки карт, сделать промер между мысом Гобург и южной оконечностью острова Эланда, где предстояло проходить нашей эскадре с десантом.

Деятельность Черноморского флота ограничивалась в эти годы высылкой большего или меньшего числа судов в практическое плавание, в котором, например, летом 1802 г., находилось 5 кораблей, 2 фрегата и 2 мелких судна; кроме того, крейсеры плавали у восточного берега и происходили обычные посылки судов как к этому берегу, так и на Дунай для сообщения с тамошними портами и гребной флотилией.

Общий обзор военной деятельности России с 1805 по 1814 год

Чтобы получить возможно ясное понятие о характере и значении военно-морской деятельности в первую четверть XIX века, необходимо сначала ознакомиться с общим ходом войн этого периода и по-

том уже сказать, где и какое участие принимали в этих войнах наши морские силы.

Мир, установившийся в Европе к началу XIX века, продолжался недолго: неисполнение Наполеоном обязательств Амьенского трактата заставило Англию в 1803 году объявить Франции войну; а захваты чужих владений ничем не стеснявшегося Бонапарта возбудили общие опасения всех европейских государств. Французские войска занимали уже значительную часть Италии, Геную, Швейцарию, Голландию, Ганновер, Гамбург и наложили контрибуцию на другие ганзейские города. Вторжение в Северную Германию угрожало Дании и даже Пруссии, несмотря на то, что она очень заботилась о снискании расположения правителя Франции. Австрия опасалась окончательной потери Италии, а Россия, хотя и более других отдаленная, не могла не видеть, что в недалеком будущем господство Франции в Зунде и на Босфоре угрожает стеснением свободы действий нашего флота и подчинением русской морской торговли интересам Бонапарта.

Война с Францией

Под угрозой подобных опасений, для противодействия завоевательным стремлениям правителя Франции, принявшего под именем Наполеона I императорский титул, в 1805 году образовалась коалиция [1] из России, Австрии, Англии и Швеции. Австрийцы, начавшие военные действия, не дождавшись прибытия наших войск, потеряли свою армию при Ульме, и Наполеон овладел Веной. Русские, успевшие только отправить десантный корпус в шведскую Померанию и усилить свои морские и сухопутные силы в Корфу, после нескольких кровопролитных сражений, после соединения с австрийцами, в ноябре 1805 года потерпели поражение под Аустерлицем. Австрия принуждена была по Пресбургскому миру уступить Франции Венецианскую область с Далмацией и Бокко-ди-Катаро, согласиться на низвержение неаполитанской династии и, кроме того, часть своих владений отдать союзникам Наполеона.

Коалиция распалась, и Англия, а также и Александр, не терявший надежды на умиротворение Европы, открыли переговоры с Наполеоном. Англия в этом отношении не имела успеха, а русский поверенный в делах Убри хотя и заключил 8 июля 1806 г. мирный трактат, но он не был ратифицирован Александром I «как не совместный с достоинством России». Таким образом, в 1806 году воен-

---

[1] Так называемая 2-я коалиция, состоявшая из Австрии, России, Швеции, королевства Неаполитанского и Англии, выступила под предлогом необходимости защищать независимость Италии, Швейцарской и Голландской республики. На самом же деле вопрос шел о гегемонии в Европе.

Россия и Франция стремились воспользоваться наследством Германской империи, которая к этому времени была фактически разрушена.

У Энгельса мы читаем: «Франция разрушила силой оружия старую империю, она давила на маленькие государства своим непосредственным соседством вдоль всего Рейна; победная слава Наполеона и французских армий сделала остальное, — и немецкие князья были у ног победителей. А Россия? Именно теперь, когда цель ее вековых стремлений казалась вполне достигнутой, когда стоило лишь протянуть руку, чтобы забрать раздробленную, смертельно усталую,

ные действия наши с французами ограничивались Ионическими островами и Далмацией, где действовала эскадра под начальством вице-адмирала Сенявина.

Между тем самовластие Наполеона быстро изменяло политическое положение европейских государств. Братья французского императора сделались королями, родственники, маршалы и другие сановники получили владения и соответствующие им титулы, и вместо уничтожавшейся Римской или Германской империи образовался, под протекторатом Наполеона, Рейнский союз.

Союзница Франции — Пруссия, после поражения Австрии получившая от Наполеона Ганновер, поставлена была им в такое тяжелое и оскорбительное подчинение, которое осенью 1806 г. привело ее к войне с Францией. Пруссия повторила роковую ошибку Австрии, открыв военные действия ранее прибытия к ней на помощь русских войск и не дождавшись окончания переговоров с Англией, Австрией и Швецией о составлении новой коалиции. Наполеон, разгромив пруссаков при Иене и Ауерштедте, овладел Берлином и занял большую часть королевства, а король Фридрих-Вильгельм, у которого остались только северные приморские провинции, принужден был переехать в Мемель.

Упорные кровопролитные битвы французов с подошедшими на помощь Пруссии русскими при Пултуске, Голымине и особенно при Прейсиш-Эйлау показали Наполеону, какого грозного противника он имел в лице России, и это убеждение, а также и потери, понесенные в последних битвах его армией, заставили Наполеона, после выигранного им сражения при Фридланде, искать мира. В 1807 году произошло свидание обоих императоров в Тильзите, где 25 июня заключен был мирный трактат, изменивший вновь политику России.[1] Коалиция разрушилась, и союзники остановили свою военную деятельность. Прибывшие для совместного действия с нашим десантным корпусом двадцать тысяч англичан и шведский корпус под предводительством самого короля, готовящегося двинуться к Кольбергу, должны были отступить. Следствия Тильзитского мира и последовавшего за ним в 1808 году Эрфуртского свидания императоров имели для России чрезвычайную важность. Хотя она и приобрела Белостокскую область, но выгода от этого приобретения уничтожилась образованием из отнятых у Пруссии провинций враждебного России герцогства Варшавского, передачей в полное владение Франции созданной Россией Ионической республики и принятым обязательством действовать во всякой войне, на суше и на море, вместе с Францией. Такой тесный союз совершенно вовлекал Александра в водоворот Наполеоновской политики. Подчиняясь влиянию Наполеона, Россия теряла свою самостоятельность, его враги делались нашими, и, находясь в таком положении, Александр, не окончив войн на юге с Тур-

---

бессильную и беспомощную Германию, именно теперь Россия была должна смотреть, как корсиканский выскочка уносит у нее добычу из-под носу!»... «Когда началась война 1805 года, всякий, кто не закрывал глаз, должен был видеть, что дело идет лишь о том, составят ли мелкие государства французский или русский Рейнский союз» («Иностранная политика русского царства», стр. 16). *(Ред.)*

[1] Сущность Тильзитского мира метко характеризуется Энгельсом в его работе «Иностранная политика русского царства» (стр. 17): «За Аустерлицем

цией и Персией, поставлен был в необходимость начать на севере враждебные действия против Англии и Швеции.

Но несмотря на строгое соблюдение Александром условий союза, вскоре после Тильзитского мира начались постоянно возрастающие и обостряющиеся дипломатические столкновения между Россией и Францией. Наполеон, требовавший от Александра строгого исполнения выгодных для себя статей трактата, сам обыкновенно медлил исполнением или вовсе не исполнял условленных обязательств, выгодных для его союзника. Иногда же и выгоды, полученные от союза с Наполеоном, перевешивались вновь создаваемыми им невыгодами. Например в 1809 году, двинувшая свои войска на помощь Наполеону против австрийцев Россия получила при заключении мира Тарнопольскую область в Восточной Галиции, но в то же время взятыми от Австрии землями было значительно увеличено враждебное нам герцогство Варшавское. Это и многие другие действия Наполеона в 1812 году привели к отечественной войне.

Война с Турцией с 1805 по 1812 год

Война с французами отразилась и на отношении пограничных с нами на юге государств, Турции и Персии. По внушению Наполеона, обнадежившего султана возможностью возвращения Крыма, турецкое правительство видимо начало искать предлогов к возбуждению войны. Так, в 1804 году, в прямое нарушение Ясского трактата 1791 года, без согласия России были сменены неугодные Наполеону господари Молдавии и Валахии, и Россия, получившая неудовлетворительный ответ на свой протест Порте по поводу этого и других обстоятельств, принуждена была открыть враждебные действия против Турции. Войска наши, овладев крепостями Хотин и Бендеры, заняли Дунайские княжества; отряд Черноморского флота в 1807 году взял крепость Анапу, а действующая со стороны Архипелага эскадра Сенявина, нанеся поражение турецкому флоту у Дарданельского пролива и при Афонской горе и блокируя Дарданеллы, препятствовала подвозу в Константинополь съестных припасов. Взбунтовавшиеся янычары свергнули султана Селима III и возвели на престол брата его Мустафу IV, после которого в скором времени вступил на престол Махмут.

последовал русско-прусский союз, Иена, Эйлау, Фридланд и Тильзитский мир 1807 года. Здесь опять выказались громадные преимущества, которые давало России ее неприступное положение. Побитая в двух походах, она приобрела новые области за счет своих вчерашних союзников и соединилась с Наполеоном для раздела всего мира: Наполеону — Запад, Александру — Восток... Вознаграждением Франции за свободу действий русских на Востоке было присоединение России к континентальной системе Наполеона и разрыв всех торговых сношений с Англией, а этот разрыв равнялся для тогдашней России полнейшему расстройству ее торговли...».

Россия могла приобретать деньги лишь посредством морской торговли и вывоза своих сырых продуктов на тогдашний главный рынок — в Англию: а Россия того времени успела уже сделаться слишком европейской страной, чтобы обходиться без денег. Остановка в торговле становилась невыносимой, экономия оказалась сильнее дипломатии и царя, вместе взятых; торговые сношения с Англией потихоньку снова возобновлялись; Тильзитские условия были нарушены, и началась война 1812 года. *(Ред.)*

Тревожное состояние Турции и война с Францией привели Россию к заключению с Турцией перемирия, с августа 1807 по март 1808 года, в действительности продолжавшегося, по политическим обстоятельствам, еще целый год. Военные действия возобновились только весной 1809 года, когда Турция, заключившая союзный трактат с Англией, в надежде на могущественную ее помощь, получила полную уверенность в успехе.

Но надежды эти не оправдались: сначала война продолжалась с переменным счастьем, но в 1809 году взяты были русскими приморские турецкие укрепления при Кюстенжи, Мангалии и Коварне, по Дунаю — Мачин, Гирсов и сильные крепости Измаил и Браилов. В мае 1810 года покорилась Силистрия, и в августе под Батином на Дунае турецкая армия была разбита наголову М. И. Кутузовым. Наконец, в октябре 1811 года, по овладении у Рущука лагерем великого визиря и тесном обложении его армии, приступлено было к переговорам, которые, несмотря на настоятельные убеждения Наполеона о продолжении войны, 16 мая 1812 года окончились Бухарестским миром, отдавшим России Бессарабию с крепостями Измаил, Килия и Аккерман, придвинувшим наши границы к реке Пруту и открывшим для русских судов свободное плавание по Днестру и Дунаю. Заключение этого мира позволило обратить действующие в Турции войска против великой армии Наполеона, приближающейся к нашей границе.

Война с Персией с 1805 по 1813 год

К 90-ым годам XVIII века наши войска, занимая Грузию и соседние с ней владения, уже выдвинулись на берега Каспийского моря и перешли через реку Аракс, но после смерти Екатерины военные действия были прекращены, и войска возвратились в Россию.

Присоединение Грузии, вступившей в 1801 году в подданство России, требовало прочного утверждения нашего на Кавказе и логически повело к покорению мелких владений, лежащих между Грузией и Персией. Естественными нашими границами с этой стороны, по мнению главнокомандующего на Кавказе князя Цицианова, были река Аракс и Каспийское море. Но кроме этого, приобретение западного берега Каспийского моря было необходимо для охранения и развития нашей морской каспийской торговли. Первое столкновение русских с персами произошло в 1804 году в Эриванской области. В 1805 году присоединение к России некоторых местностей, считавшихся в зависимости от Персии, и также внушения щедрого на обещания Наполеона, обнадежившего шаха в присылке пяти тысяч французских войск, вызвали со стороны Персии открытые враждебные действия. Усиление влияния России на Кавказе и заключение мира с Турцией не помешали персиянам продолжать войну уже под влиянием англичан, офицеры которых, несмотря на союз, заключенный Англией с Россией, оставались в персидских действующих войсках. Наконец, в октябре 1812 года при Абландусе на реке Аракс генерал Котляревский разбил наголову армию под предводительством Абас-Мирзы и 1 января 1813 года, после кровопролитнейшего

штурма, с помощью судов Каспийской флотилии овладел крепостью Ленкорань. Такие чувствительные поражения заставили персиян прекратить войну, и 12 октября 1813 года в Гюлистане был заключен выгодный для России мир, по которому все занятые нашими войсками земли Персия признавала во владении России; купеческим судам обеих держав оставлено прежнее право свободного плавания по Каспийскому морю, но из военных судов, так же как было до войны, исключительное право на плавание в этом море предоставлялось только одним русским.

Таким образом, по окончании этой войны в бесспорное владение России поступил весь западный берег Каспийского моря до Астары.

Участие в этих войнах наших флотов

Во всех войнах первой четверти XIX века главными деятелями были сухопутные армии, а на долю флота доставалась второстепенная роль, ограничивавшаяся отдельными действиями на разных морях, зависевшими от общего хода войны. Так как при начале военных действий преобразования, принятые по морскому ведомству, только что начались: старое разрушалось, а нововведения не успели дать ожидаемых от них выгод, то флот хотя и встретил войну в прежнем состоянии, которое самим правительством признано было «мнимым», но однакоже, в большинстве случаев, наши моряки сумели поддержать честь русского флота.

В материальном отношении в нашем тогдашнем флоте было действительно не мало недостатков, начиная с состояния кораблей, списочное число которых далеко превышало численность судов, способных выйти без опасности в отдаленное плавание, но в наличном составе моряков сохранялось еще живое воспоминание о недавних славных морских битвах и о подвигах эскадры Ушакова. Масса русских моряков и при возникновении войн начала XIX века проникнута была привычным победным духом, а воспользоваться им и своевременно употребить его в дело зависело уже от энергии и способностей начальников. Это показали наступившие войны, в продолжение которых было не мало блистательных подвигов; а если и случалась печальная неуспешность, то она прямо происходила от недостатка энергии начальников или от внешних посторонних причин, неблагоприятно влиявших на их действия.

Отправление десанта в шведскую Померанию

При объявлении войны 1805 года с французами деятельность Балтийского флота началась перевозкой значительного десанта в шведскую Померанию. При образовании Австрией, Россией, Англией и Швецией коалиции против Наполеона на помощь австрийцам двинулись две наши армии и, кроме того, предполагалось сделать сильную диверсию в Северную Германию. С этой целью, при выступлении из Булонского лагеря собранных там французских войск, англичане должны были высадить десант на берега Эльбы и Везера, а соединенному корпусу из русских и шведских войск, под начальством

шведского короля Густава IV, предстояло действовать со стороны шведской Померании.

Для перевоза десантных войск из Кронштадта и частью из Риги и Ревеля в шведскую Померанию, к острову Ругену, назначена была, под начальством адмирала Тета, эскадра из 11 кораблей, 10 фрегатов и 8 мелких судов, к которым присоединилось около 100 наемных купеческих. 18-тысячный десантный корпус, под начальством генерал-лейтенанта графа И. А. Толстого, состоял из пехоты, кавалерии и артиллерии, при которых находилось 2 тысячи лошадей с необходимым для них фуражом и также восьмимесячным провиантом для людей. На всех судах, назначенных для десанта, устроены были нары для солдат и стойла для лошадей и, кроме того, на военных кораблях и фрегатах сняты орудия со всех деков, за исключением верхних. На 100-пушечных кораблях помещалось около 1500 чел. десанта, на 74-пушечных до 1000 и на 64-пушечных от 650 до 750 чел.

Для предстоящего перехода эскадра разделена была на три части, выходившие из Кронштадта через день одна после другой; наемные суда, также в нескольких отделениях, шли под конвоем и наблюдением мелких военных судов. Секретным рескриптом адмиралу Тету предписывалось, кроме перевозки десанта, в случае открытия Пруссией враждебных действий, для отвлечения сил блокировать порты и наносить возможный вред ее морской торговле, чего, однакоже, по последовавшим политическим обстоятельствам не потребовалось.

В исходе сентября и начале октября военные суда, по высадке десанта у о. Ругена, тотчас же возвращались к своим портам, а на нескольких наемных судах, следуя движению корпуса графа Толстого, провиант перевезен был в Любек. Плавание эскадры Тета, при свежих осенних ветрах и штормах, было до того трудное, что несколько судов, по значительности полученных на пути повреждений, в эту осень не могли возвратиться к своим портам и для исправления остались зимовать в иностранных: два корабля, лишившиеся рулей, — в Копенгагене, корабль и фрегат — в Карлскроне, фрегат — в Данциге, и 3 мелких судна — в шведской Померании. Военный катер Диспач разбился у Ругена и около 30 наемных судов на пути из Кронштадта погибли с нагруженным на них провиантом и частью людей. При наступившей ранней зиме судам, возвратившимся в Кронштадт в октябре и ноябре месяцах, для входа в гавани пришлось по рейду прорубаться через лед. Зафрахтованные купеческие суда, отправлявшиеся в октябре месяце с провиантом для десантного корпуса, также для выхода в море прорубались через лед и только в ноябре, из-за невозможности выйти, осталось в Кронштадте до 50 таких судов.

Повреждения, полученные во время плавания судами эскадры Тета, прямо указывали на слабость судовых корпусов и рангоута. Так например, на стопушечном корабле, спущенном только в 1800 году, после двух выдержанных им штормов оказалось «довольное ослабление» во всех скреплениях, треснуло и поломалось до 40 книц, от движения палуб в них ослабла конопать, «а у ватер-вельсов кругом совсем вывалилась». У другого корабля во время шторма снесло грот и фор-стеньги, лопнуло несколько готовых вант, тронулись болты вант-путеней, кницы и бимсы «пришли в движение», в час воды при-

бывало до 10 дюймов и пр. Было не мало повреждений и на других судах, но несмотря на это все они дошли благополучно до мест своего назначения. Два корабля — стопушечный и 74-пушечный, стоявшие у о. Ругена, при сильном шторме сдрейфовало на малую глубину, ударами о грунт у них вышибло и изломало рули. Корабельными средствами, тут же, из бухт каната, скрепленных шкалами, и пушечных станков у обоих кораблей сделаны были искусственные рули, с помощью которых они, конвоируемые другими судами, благополучно дошли до Копенгагена. Подобные, сравнительно успешные переходы судов и выходящие из ряда обыкновенных случаи повреждений ясно показывают, что плавания, бывшие ранее, оставили добрые следы и что и в это время в нашем флоте было много практически сведущих, хороших моряков.

Деятельность флота в Средиземном море

По освобождении Ионических островов от французов адмиралом Ушаковым и по учреждении Ионической республики, вскоре начались там такие несогласия и беспорядки в делах управления, что для прекращения их признано было необходимым послать в Корфу со стороны России уполномоченного графа Моцениго и усилить наши военные силы. С этой целью, и ввиду возможности войны с Францией, к перевезенным, в 1802 году, войскам из Неаполя в 1804 г. выслана была из Севастополя целая пехотная дивизия, под начальством генерал-майора Анрепа, и некоторые из судов, перевозивших ее, оставлены в Корфу для усиления эскадры Сорокина. Наконец, в том же году пришли из Кронштадта два корабля и два фрегата под начальством капитан-командора Грейга, которому Сорокин и передал командование над всей эскадрой, состоявшей из 5 кораблей, 4 фрегатов и 8 мелких судов: катеров и бригов.

В ноябре 1805 года, когда французские войска стали угрожать Неаполю и когда в помощь генералу Ласси, начальствовавшему неаполитанскими войсками и находившимся там русским отрядом, послан был из Мальты отряд английских войск, из Корфу на судах эскадры Грейга перевезена была в Неаполь дивизия Анрепа. Задержанные долго на пути противными ветрами русская и английская эскадры простояли в Неаполе до января 1806 года и должны были оставить его по изменившимся политическим обстоятельствам: англичане пошли в Сицилию, а русская эскадра отправилась в Корфу. Причиной оставления Неаполя был Пресбургский трактат, по которому неаполитанская королевская династия была низложена, и Австрия признала Иосифа, брата Наполеона, королем обеих Сицилий.

Отправление в Корфу эскадры Сенявина

Для защиты Ионической республики от французов и недопущения их утвердиться на берегах Адриатического моря и во владениях Турции, осенью 1805 года из Кронштадта была отправлена эскадра (5 кораблей и 1 фрегат) под начальством вице-адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина, с назначением его главнокомандующим в Сре-

диземном море всеми русскими морскими и сухопутными силами. Отмеченный еще Потемкиным за свои выдающиеся способности и энергичную деятельность, Сенявин под начальством Ушакова участвовал в его победах над турками в Черном море и был одним из видных деятелей при освобождении от французов Ионических островов.

Выйдя 10 сентября из Кронштадта, эскадра Сенявина зашла в Портсмут для исправления повреждений, оказавшихся на судах во время перехода, и для запаса всего необходимого к дальнейшему плаванию. По выходе из Портсмута, успешно избежав встречи с поджидавшим эскадру в океане французским флотом, Сенявин 18 января 1806 года благополучно прибыл в Корфу. По принятии от Грейга начальства над морскими силами и от генерала Ласси над сухопутными, адмирал получил в свое распоряжение эскадру из 44 вымпелов (10 кораблей, 5 фрегатов, 6 корветов, 7 бригов, 2 шебеки, 12 канонерских лодок и 2 транспорта), имевших в сложности около 1200 орудий и до 8 тысяч экипажа и, кроме того, до 12 тысяч человек сухопутных войск.

Действия Сенявина в Далмации и Черногории

Для предстоящих береговых военных действий Сенявин удержал у себя большую часть войск Ласси, уже получивших повеление возвратиться в Россию, и вместе с тем решил воспользоваться содействием славянских племен Катарской области и Черной горы. Посланный к ним с отрядом судов для переговоров капитан 1 ранга Белли успел склонить их соединиться с русскими, и до 12 тысяч отважных воинов-охотников, бокезцов и черногорцев, увеличили число наших сухопутных войск. Австрийцы, обязанные по пресбургскому договору передать крепости Бокка-ди-Катаро и Кастель-Ново французам, передали их капитану Белли, и область Катарская и Черногория отдались под покровительство России. Ими в несколько дней было снаряжено на собственный счет до 30 судов, имевших от 8 до 20 пушек; по малочисленности мелких судов при флоте это представляло ему значительную помощь.

После Сенявин отправил Белли с отрядом (3 корабля, 2 фрегата и 3 мелких судна) занять острова, лежащие у Далматинского берега, и затем явился туда и сам с эскадрой; крепость на острове Курцало была занята русскими, и французы, оставив острова, перешли на материк.

Узнав, что австрийцы, сделавшиеся союзниками французов, задержали в Триесте до 20 коммерческих судов под русским флагом, Сенявин с тремя кораблями и фрегатом немедленно явился в Триест и расположил свою эскадру под батареями города. Комендант Триеста австрийский фельдмаршал-лейтенант Цах, прислав своего адъютанта поздравить адмирала с прибытием, просил, на основании существующего императорского повеления, отодвинуть суда от крепости на пушечный выстрел. Сенявин отвечал на это: «Стреляйте! я увижу, где ваши ядра лягут и где мне должно будет встать». Австрийцы начали переговоры, но наши корабль П е т р и фрегат В е н у с втяну-

лись в самую гавань, и адмирал, потребовав освобождения задержанных судов, заявил, что в случае неисполнения его требования он через час начнет бомбардировать город. Австрийские власти, уверенные, что энергичный Сенявин приведет в исполнение свою угрозу, поспешили отпустить задержанные суда.

Французы вошли во владения нейтральной Рагузинской республики и, заняв Рагузы (Старую и Новую), объявили, что не выйдут до тех пор, покуда русские не оставят Катаро и Корфу, а русская эскадра не удалится от берегов Далмации.

В мае 1806 года Сенявин, присоединив к своим войскам черногорцев, напал на Рагузу с моря и с берега и несколькими успешными, кровопролитными сражениями очистил от французов владения республики, за исключением укреплений Новой Рагузы, в которой, несмотря на энергичную осаду, удержался французский гарнизон. Во время пребывания нашего флота у берегов Далмации было и на море много стычек с неприятельскими мелкими судами, из которых несколько было захвачено нашими крейсерами в плен.

Такие успешные действия в близком будущем уже обещали полную победу над неприятелем, как, вследствие трактата, заключенного Убри, получено было повеление прекратить военные действия и сдать Катарскую область австрийцам, для передачи ее французам.

Сенявин решился, принимая на себя большую ответственность, замедлить исполнение повеления. Он, посоветовав жителям отправить депутацию к Александру I, сказал: «Будем надеяться на его милосердие, а в ожидании ответа я не оставлю вас». Объявив начальнику французских войск, что он не сдаст области до получения ответа государя на просьбу жителей, остановил военные действия. На этот раз самоотверженность Сенявина оправдалась блистательным образом: трактат Убри не был ратифицирован государем, и 26 августа адмирал получил повеление о продолжении военных действий.

Отправив отряд из 5 судов (4 корабля и 1 фрегат) под начальством контр-адмирала Сорокина для блокирования портов Рагузы, сам Сенявин с сухопутными войсками, после нескольких жарких стычек, принудил французов очистить рагузинские владения и укрыться в крепости Старой Рагузы. Затем, отправясь к далматскому прибрежью, адмирал, после обстреливания с кораблей укреплений, находящихся на островах Курцало и Брацца, высадив десант, овладел этими укреплениями. Во время приготовления к нападению на сильно укрепленный остров Лезино, получив известие об угрожающем движении Али-паши Янинского и взятии им города Превезы, Сенявин разорил взятые на Брацдо укрепления и возвратился к Курцало, оставив у Браццо бриг Александр под командой лейтенанта Скаловского.

Подвиг лейтенанта Скаловского

По удалении эскадры, этот бриг был атакован вышедшими из Спалатро пятью неприятельскими судами: тартаною, канонерскими лодками, имевшими, кроме меньших орудий, по две 18-фунтовых пушки, и требакой; но Скаловский, имевший на бриге пушки только 4-фунтового калибра, молодецки отразил нападение; подпустив французов

на близкий картечный выстрел, он открыл по ним жестокий огонь и при наступившем штиле, поворачивая бриг помощью барказа, так успешно отстреливался, что после трехчасового боя принудил французов к отступлению. На тартане была сбита грот-мачта, одна канонерская лодка потоплена со всеми людьми, а остальные суда отступили с большим уроном и с такими повреждениями, что могли дойти до Спалатро только при помощи высланных им навстречу гребных судов. На бриге же корпус, паруса и такелаж сильно пострадали от неприятельских выстрелов, но убитых было только 5 человек.

Действия Сенявина против турок

По возвращении в Бокка-ди-Катаро, адмирал нашел там присланный из Балтийского моря для усиления его эскадры отряд из 8 судов (5 кораблей, корвет, шлюп и катер) под начальством капитан-командора Игнатьева и, получив известие о разрыве с Турцией, поспешил собрать свои силы к Корфу.

Инструкцией морского министра Сенявину предписывалось, при содействии находящейся в Архипелаге союзной английской эскадры, прорваться через Дарданельский пролив и сделать нападение на столицу Турции. Оставив в Корфу для защиты Ионических островов часть сухопутных войск и несколько судов и у берегов Далмации и Катарской области крейсерские отряды под командой капитан-командора Баратынского, которого главное местопребывание назначил на островах Курцало и Браццо, Сенявин 10 февраля 1807 года вышел из Корфу к Дарданеллам с эскадрой из 10 судов (8 кораблей, фрегат и шлюп), на которой находился десант: два батальона сухопутных войск и около 300 стрелков. Греки присоединили к эскадре Сенявина до 20 хорошо вооруженных судов, имевших от 10 до 26 пушек. Находясь при нашей эскадре, суда эти, принося значительную пользу, исполняли поручаемую им службу с полной готовностью и усердием. Сенявин объявил в прокламации жителям Архипелага, что они приняты под покровительство России, а порты на материке и большие острова, как Кандия, Негропонт, Хио и другие, занятые турецкими гарнизонами, признаны неприятельскими.

При соединении с английской эскадрой у острова Тенедоса адмирал узнал, что англичане только три дня как возвратились из Константинополя. Начальствующий их эскадрой вице-адмирал Дукворт, по требованию английского посланника в Турции Эрбутнота, не дождавшись прибытия Сенявина, с небольшой потерей (до 40 человек убитых и до 100 раненых) прошел Дарданеллы, при выходе в Мраморное море уничтожил 13 турецких судов (1 корабль, 4 фрегата, 4 корвета, 1 бриг и 3 канонерских лодки), стоявших у Нагара-Бурну, и явился в Константинополе перед стенами сераля.

Эрбутнот потребовал высылки из столицы агента Наполеона генерала Себастьяни, возвращения удалившегося русского посла Италинского, возобновления трактатов, заключенных Турцией с Англией и Россией, и свободного прохода через проливы английским кораблям. Вместо настоятельного требования немедленного ответа, под угрозой бомбардировки города, как сделал Сенявин в Триесте, Эрбутнот, уда-

лив эскадру к Принцевым островам, вступил в переговоры, затягиваемые умышленно турками. Между тем, по совету Себастиани, спешно вооружались укрепления столицы и Дарданелл, и по прошествии десяти дней, проведенных в переговорах, английский адмирал должен был думать уже не о нападении на столицу, а о спасении своей эскадры и торопиться возвращением в Архипелаг. Турки так успешно сумели воспользоваться недогадливостью англичан, что теперь, при обратном проходе Дарданеллами, эскадра потеряла уже до 600 человек убитыми. После такой неудачи Дукворт, несмотря на настоятельные представления Сенявина, не соглашался возобновить попытку прорыва через Дарданеллы, хотя наш адмирал уже не требовал содействия всей английской эскадры, а просил только нескольких из ее судов.

Блокада Дарданелл и занятие о. Тенедоса

Отказ Дукворта заставил Сенявина ограничиться исключительно тесной блокадой Дарданелл. Для чего он, чтобы иметь удобную и близкую к проливу стоянку для судов эскадры, решился занять остров Тенедос. По обстреливании с судов берега и крепости, последняя, после упорного сопротивления, 1 марта сдалась свезенному десанту.

Дарданельское сражение

Для отнятия Тенедоса из Дарданелл вышел турецкий флот (8 кораблей, 6 фрегатов, 6 легких судов и 50 лансонов и канонерских лодок), несравненно сильнейший эскадры Сенявина (10 кораблей и фрегат). Начальствовал флотом капитан-паша Сеид-Али, храбро сражавшийся против Ушакова в 1791 году. Отраженный с уроном от Тенедоса Сеид-Али, у самого входа в Дарданеллы, был (10 мая) атакован Сенявиным, и после двухчасового сражения турецкий флот, сильно потерпевший от огня нашей артиллерии, принужден был укрыться в проливе. В этом сражении во время преследования неприятеля нашим судам приходилось сражаться на самом близком расстоянии и часто на оба борта. В числе убитых при Дарданеллах был капитан-командор Игнатьев. Тесная блокада столицы Турции была одной из причин восстания в Константинополе и свержения с престола султана Селима III.

Афонское сражение

Не показывавшийся после поражения своего в продолжение целого месяца турецкий флот наконец решился снова выйти в Архипелаг. Оставив для защиты Тенедоса фрегат и три мелких судна, Сенявин с 10 кораблями отправился отыскивать неприятеля и 19 июня встретил его близ острова Лемноса. Турецкая эскадра, состоявшая из 10 кораблей, 5 фрегатов, 3 шлюпок и 2 бригов, построясь в боевой порядок, начала перестрелку. Наши суда, не отвечая на нее, в молчании приближались к туркам и, только подойдя на картечный выст-

рел, открыли жестокий огонь. По приказанию адмирала каждый флагманский турецкий корабль был атакован двумя нашими; а сам Сенявин, имевший флаг на корабле Твердый, повел атаку на авангард и огнем своей артиллерии заставил передовой турецкий корабль лечь в дрейф, чем привел в беспорядок всю неприятельскую линию. Одушевленные примером начальника, подчиненные старались превзойти друг друга: сражение распространилось по всей линии, некоторые корабли сражались на расстоянии пистолетного выстрела и исправляли свои повреждения, не прекращая боя; так например, П. М. Рожнов, командовавший кораблем Селафаил, в самом пылу сражения, под сильным картечным огнем переменил марса-рею. Благодаря успешному действию артиллерии и искусному маневрированию наших судов, через три с половиной часа от начала боя сильно пострадавший турецкий флот направился к Афонской горе. Стихнувший ветер заставил прекратить сражение; но адмирал, заметив отставшие от неприятельской эскадры 2 корабля и 2 фрегата, послал в атаку на них 3 корабля под начальством контр-адмирала Грейга. При этом нападении один 90-пушечный турецкий корабль Сед-ель-бахр, под флагом первого адмирала, был взят в плен, другой корабль и оба фрегата выбросились на мель в заливе Монте-Санта и, по свозе команды на берег, были сожжены самими турками. Этим не ограничилась потеря неприятеля в Афонском сражении: сильно пострадавшие от огня нашей артиллерии корабль и фрегат не могли держаться в море и были сожжены самими турками у острова Тино, а два фрегата потонули у острова Самотраки. О размерах потери турок в людях можно судить потому, что на взятом в плен корабле из 800 человек команды 230 было убито и 160 ранено. Наши корабли также значительно пострадали в корпусе и рангоуте, но общее число убитых и раненых на всех судах эскадры не превышало 200 человек. В числе убитых в Афонском сражении был командир корабля Рафаил, капитан 1 ранга Лукин, славившийся своей необыкновенной силой.

Известие об опасном положении гарнизона крепости на острове Тенедосе, атакованной сильным турецким десантом, заставило Сенявина, вместо преследования разбитого неприятельского флота, спешить к Тенедосу. Избегая кровопролития, адмирал, указав начальнику турецких войск на превосходство наших сил, убедил его удалиться без боя на ближайший берег, оставя крепость и остров в нашем владении.

Англичане, не оказывавшие до сих пор никакого содействия Сенявину, теперь условились общими силами сделать нападение на турецкий флот, стоящий в Дарданеллах; но полученное известие о заключении Россией в Тильзите мира с Францией и перемирие с Турцией остановили это намерение. Неизбежным последствием союза с Францией было присоединение России к континентальной блокаде, заставившее ожидать скорого разрыва с Англией, при котором положение нашей эскадры в Архипелаге делалось крайне опасным.

Возвращение эскадры Сенявина к своим портам

Продолжительное перемирие с Турцией делало пребывание Сенявина у Дарданелл уже ненужным: он поспешил стянуть свои силы

к Корфу, где и получил повеление отправить к русским портам находящиеся под его начальством суда. Во исполнение этого, судам, принадлежавшим к Черноморскому флоту (5 кораблей, 4 фрегата, 4 корвета и 4 брига) и также 20 призовым судам, под начальством капитан-командора Салтанова, велено было итти в Севастополь; судам отряда капитан-командора Баратынского (3 корабля, 1 фрегат и 1 бриг), находившимся тогда в Венеции, — немедленно следовать в Балтику; а сам Сенявин, сдав французам Ионические острова, вышел из Корфу 19 сентября и с эскадрой из 13 судов (10 кораблей, 2 фрегата и 1 бриг) направился к выходу из Средиземного моря.

8 октября эскадра прошла Гибралтарским проливом и, не заходя в порт Гибралтар, вышла в Атлантический океан, где в продолжение трех недель ей пришлось бороться с жестокими противными ветрами: многие суда получили опасные повреждения, команды изнурились до крайности почти беспрерывными, тяжелыми работами.

Пребывание Сенявина в Лиссабоне

При таком положении эскадры и при возможности неприязненной встречи с англичанами Сенявин решился 28 октября 1807 г. войти в Лиссабон. Через два дня французские войска, под начальством генерала Жюно, заняли столицу Португалии, и правитель королевства принц-регент спешил отправиться в Бразилию. Появление перед Лиссабоном эскадры союзников Франции возбудило опасение, что русские воспрепятствуют отъезду принца. С другой стороны, Жюно надеялся и рассчитывал на содействие русских при занятии столицы Португалии. К увеличению затруднительного положения нашего адмирала, английская эскадра, по слухам вдвое сильнейшая русской, явилась перед устьем Таго и объявила Лиссабон в блокаде.

Сенявин счел за лучшее соблюдать строгий нейтралитет: он не помешал отъезду королевской флотилии и не оказывал французам никакого содействия, чтобы не подать повода португальцам к неудовольствию на русских. Когда Жюно просил свезти русский десант для занятия некоторых береговых укреплений, Сенявин отвечал, что в случае нападения англичан на французов он будет деятельно помогать последним, как своим союзникам, но враждебно действовать против португальцев или испанцев не может, потому что Россия не находится в войне с ними, и он не властен объявить себя их неприятелем. Хотя адмирал имел повеление состоять в полном распоряжении Наполеона, но счел также необходимым отказаться от предложения Жюно выйти в море и атаковать английскую эскадру, по известиям французов, будто бы слабейшую русской.

В августе 1808 года Жюно, разбитый высаженными в Португалии английскими войсками, принужден был оставить Лиссабон, и хотя в проекте конвенции, заключенной при сдаче города, по настоянию Сенявина было сказано, что, по занятии англичанами Лиссабона, город остается нейтральным для русских, но начальник блокирующей английской эскадры адмирал Коттон не принял этой статьи. В таком положении Сенявину оставалось или принять неравный бой с сильнейшим неприятелем, или исполнить полученное им еще 10 февраля

приказание Александра I, в котором выражалась надежда, что в случае нападения англичан на эскадру неприятель будет отражен; но «при совершенной невозможности не токмо к сопротивлению, но и к защите предоставлялось благоразумию адмирала решить, буде не останется уже никаких средств, сняв людей, корабли сжечь или затопить, так чтобы отнюдь не могли они сделаться добычей неприятеля».

В настоящем случае на успешное отражение англичан надеяться было невозможно, потому что атака сильнейшего неприятельского флота могла быть поддержана его десантом, занявшим берега Таго; а по исполнении повеления об уничтожении кораблей экипажам предстоял неизбежный плен. Единственным средством для выхода из такого затруднительного положения представлялось открытие переговоров с англичанами и вступление с ними, по возможности, в выгоднейшее соглашение.

Лиссабонский трактат и его последствия

Переговоры окончились заключением трактата, по которому русская эскадра, находящаяся в Лиссабоне, отдавалась «на сохранение» английскому правительству, обязавшемуся, через полгода по заключении мира с Россией, возвратить все сданные ему суда. Адмирал с офицерами и командой будут возвращены в Россию за счет Англии. В дополнительной же статье к тому трактату было прибавлено, что русским судам предоставлялось не спускать флагов, покуда не сойдут с них адмиралы и капитаны с установленными почестями. Английское правительство, утвердив самый трактат, на эту прибавочную статью не изъявило согласия, отчего впоследствии вышло затруднение, из которого Сенявин с обычной твердостью сумел выйти с честью.

Согласие адмирала Котона на эти условия объяснялось им вниманием к многолетним дружеским отношениям России к Англии и благородными поступками начальника русской эскадры в Лиссабоне; но истинной причиной была выгода самой Англии, дальновидные правители которой предвидели непрочность союза России с Францией и находили для самой Англии более полезным, временно отстранив эскадру Сенявина от боевой деятельности, сохранить в целости для недалекого будущего корабли своего вероятного союзника. Кроме того, правители Англии и адмирал Котон ясно понимали, что нападение на русскую эскадру дорого обошлось бы и самим англичанам.

Однакоже в английском обществе трактат этот по своей выгодности для России возбудил общее неудовольствие, и в одном из адресов, поданных королю, было сказано: «Потеря сражения вследствие измены была бы менее унизительна для англичан, нежели принятие условий Сенявина». Но правители Англии утвердили условия, согласясь с доводами и оправданиями Котона, который по этому случаю писал: «Да будет честь, оказанная русскому флагу, перед лицом Британии, повелительницы морей, жертвой признательности англичан к русскому народу».

После десятимесячного пребывания в Лиссабоне эскадра Сенявина 26 сентября 1808 пришла в Портсмут. Английское министерство, находя не соответственным достоинству страны, чтобы на ее рейде

развевались неприятельские флаги, потребовало немедленного их спуска. Но Сенявин отвечал: «Я здесь еще не пленник, никому не сдавался, не сдамся и теперь; флаг мой не спущу днем и не отдам его, как только с жизнью моею». Действительно флаги были спущены с подобающей честью только с захождением солнца.

Экипажи судов эскадры Сенявина в навигацию следующего 1809 года перевезены были в Ригу на английских транспортах; а из принятых англичанами судов только два в 1813 году возвратились в Россию, за остальные же, пришедшие в ветхость, было заплачено по их тогдашней стоимости.

Суда других отрядов, бывших под начальством Сенявина, также не имели возможности достигнуть своих портов. Капитан Салтанов, получив в Корфу известие о разрыве с Англией, поспешил перевести свой отряд в союзные австрийские порты Триест и Венецию. Попытка англичан захватить суда, оставленные в Триесте, не удалась, и в 1810 году все суда этого отряда были сданы по оценке французскому правительству, а команды возвратились в Россию сухим путем. Отряд Баратынского пришел в Корфу и, не застав Сенявина, большую часть своих судов оставил там для исправления, а сам с двумя кораблями, дойдя до порта Ферраио, остался в нем на зимовку и в 1809 году также сдал все свои суда французам на условиях одинаковых с отрядом Салтанова.

Подвиг Андреянова

Фрегат Венус под командой капитана 1 ранга Андреянова, отправленный Сенявиным из Лиссабона с депешами в Палермо, благополучно дошел до этого порта, но находившийся там с отрядом английский вице-адмирал Торнброу потребовал сдачи фрегата. Андреянов, ответив, что «фрегат взлетит на воздух, но не сдастся», приготовился защищаться до последней крайности и потом взорваться. Но по ходатайству нашего посланника Татищева неаполитанское правительство разрешило поднять на Венусе неаполитанский флаг и тем избавило фрегат от неминуемой гибели.

Окончание экспедиции Сенявина

Так окончилась славная для нашего флота «Сенявинская кампания». При возможности продолжения успешной деятельности адмирала на восточном берегу Адриатики, она могла бы послужить к тесному сближению русских войск с тамошним славянским населением и в будущем повести к неисчислимо важным последствиям. В эту кампанию сведущий, энергичный Сенявин показал себя храбрым и талантливым боевым адмиралом, добрым, заботливым начальником, способным администратором, предусмотрительным дипломатом и самоотверженным высоким патриотом. При светлом уме и отзывчивом, симпатичном характере, действуя всегда и везде, честно, благородно и с непоколебимой твердостью, он, при сношениях своих с иностранцами, от друзей и от врагов пользовался заслуженным уважением и доверием.

К несчастью, при тяжелом политическом положении, в котором находилась тогда Россия, высоко патриотические, самоотверженные действия Сенявина и даже оправдавшаяся вскоре его политическая прозорливость не могли загладить некоторых случаев его деятельности, возбуждавших сильное негодование Наполеона и потому крайне неприятных и Александру I. Облеченный в высокое звание главнокомандующего русскими морскими и сухопутными силами в Средиземном море, адмирал с французами был сдержанно горд, не считая нужным унижаться перед чиновными клевретами Наполеона, приученными его союзниками — вассалами к подобострастному заискиванию милостивого внимания всякого французского начальствующего лица. При сдаче Корфу весьма сдержанные отношения Сенявина к генералу Бертье, родному брату любимца французского императора, возбудили сильное неудовольствие последнего, отозвавшееся в письме Наполеона к генералу Савари, находившемуся в Петербурге, при Александре I. «Меня не удивляет, — между прочим писал Наполеон, — невежливость Сенявина, — это вообще в характере моряков; но дух на его эскадре очень нехорош». [1]

Затем французам не нравилось, что одним из командиров кораблей русской эскадры был англичанин Белли, причем сам Сенявин не избегнул обвинения в близких и частых сношениях с англичанами. Особенно же негодование Наполеона мог возбудить нейтралитет русской эскадры в Лиссабоне, находившийся в прямом противоречии с тогдашней политикой Александра.

По возвращении в Россию Сенявин получил береговой пост главного командира Ревельского порта и весной 1813 года оставил службу. Удаление такого адмирала было печальным событием для всего флота и произвело самое тяжелое впечатление не только на обожавших Сенявина его подчиненных, но и на всех моряков.

Действия Черноморского гребного флота на Днестре и Дунае

План военных действий Черноморского флота заключался в том, чтобы гребная флотилия содействовала, где представится возможность, сухопутной армии, а корабельному флоту предписывалось «иметь в виду крейсерующие в Черном море фрегаты и отряды турецких судов, не превосходящие числом наших, чтобы захватить их и тем причинить неприятелю вред в самом начале войны».

Деятельность судов Черноморского гребного флота, плававших на Дунае и потому называвшихся обыкновенно «Дунайской флотилией», в продолжение всей этой войны находилась в тесной зависимости от движения нашей сухопутной армии, и сама флотилия подчинялась главнокомандующему сухопутными силами. Корабельный же флот оказывал только необходимую помощь гребному флоту в по-

[1] Здесь имеется в виду недовольство части офицерского состава эскадры происшедшим сближением с наполеоновской Францией и разрывом торговых сношений с Англией. Эти настроения отражали собой враждебное отношение к подобному союзу большинства русских помещиков, которые были особенно недовольны континентальной блокадой, прямым образом противоречившей их экономическим интересам. *(Ред.)*

полнении судов, снаряжении их, исправлении повреждений и комплектовании команд.

Во время движения нашей армии для занятия княжеств Молдавии и Валахии в октябре 1806 г. из Одессы в реку Днестр, под начальством контр-адмирала С. А. Пустошкина, были отправлены 44 канонерские лодки, три мелких парусных судна и транспорт. Эта флотилия должна была содействовать сухопутным войскам при взятии крепости Аккермана. Лучшим доказательством успешного действия флотилии были слова, сказанные пашой, сдавшим крепость начальнику наших сухопутных войск герцогу Ришелье: «Не овладеть бы вам Аккерманом, если бы не налетели эти черные вороны», т. е. суда гребной флотилии.

В декабре главнокомандующий армией генерал Михельсон требовал, чтобы гребная флотилия вошла в Дунай, но совет, собранный главным командиром Черноморского флота маркизом де-Траверсе, «опасаясь в такое позднее время года отваживать гребную флотилию на очевидную опасность», решил перевести ее на Дунай не ранее весны следующего года. На том же основании и суда корабельного флота не вышли в море, а готовились в порту к будущей кампании.

С марта по май 1807 г. наша гребная флотилия, отрядами, начала входить в Дунай, на пути в нескольких местах имела перестрелки с береговыми турецкими батареями и содействовала сухопутным войскам при атаке крепостей Тульчи, Исакчи и Измаила. По случаю перемирия с турками, заключенного в половине августа 1807 г., военные действия приостановились и были возобновлены только в марте 1809 года.

Главнокомандующий армией князь Прозоровский, сознавая важное значение помощи гребной флотилии, обратил на нее особенное внимание и исходатайствовал сумму, на которую построено было в Галаце 20 канонерских барказов, 10 понтонов и 4 катера. С этими судами и судами, взятыми у турок, Дунайская флотилия состояла из 85 судов разных типов: канонерских лодок и барказов бомбардирских. Из числа судов 8 занимали брант-вахтенские посты, а прочие составляли действующую флотилию.

По окончании перемирия, при возобновлении военных действий, осенью 1809 г. Дунайская флотилия, действовавшая совместно с сухопутной армией, оказывала ей существенную помощь, разрушая неприятельские береговые укрепления, нанося сильные поражения располагавшимся близ берега их лагерям и не допуская к месту военных действий турецких судов. Не менее важно и полезно было успешное содействие флотилии при переправе наших войск через Дунай, где ей поручалось наведение и охранение мостов и т. п.; наконец, суда флотилии принимали деятельное участие в атаке и взятии крепостей на берегах Дуная, из числа их важнейшими были Измаил и Браилов.

Деятельность Попандопуло и Акимова

При бомбардировке и взятии Измаила находилась значительная часть флотилии под начальством капитана 2 ранга Попандопуло; а при осаде Браилова, продолжавшейся слишком 50 дней, флотилия,

прекратив все сообщения крепости водой и энергично действуя со стороны реки, также много способствовала сдаче. Взятые в Измаиле и Браилове турецкие военные суда поступили в состав флотилии.

Молодецкая боевая деятельность флотилии на Дунае заслужила высокую оценку со стороны высшего сухопутного начальства. Доказательством служит письмо бывшего тогда помощником главнокомандующего знаменитого впоследствии М. И. Голенищева-Кутузова к капитану 1 ранга Акимову, одному из отрядных начальников флотилии, отличавшемуся выдающейся военной предприимчивостью и вообще успешной деятельностью «Все, что вы ни делаете, — писал по одному обстоятельству Кутузов Акимову, — все ваши предприятия не иначе приемлю я, как с истинным чувством должного к вам уважения, и могу вас уверить, что и главнокомандующий разделяет, обще со мной, мои к вам чувствования».

Дунайская флотилия в 1810 году содействовала армии при осаде и блокаде крепостей Силистрии и Рущука. Участвуя 26 августа в кровопролитном сражении под Батиным, флотилия заставила уклониться от боя турецкие суда, из которых два были потоплены и пять взяты в плен. Последствиями этого сражения была сдача Систова, Журжи, Турно и самого Рущука. 26 июня 1811 г. при истреблении Рущука суда флотилии, пройдя сквозь пылающий мост, забрали все оставшиеся там наши войска и перевезли на другой берег. В июле, под начальством того же Акимова, отряд флотилии поднимался вверх по Дунаю и выжег город Лом-Паланку, в котором истреблены были значительные хлебные магазины неприятеля; находившаяся там турецкая флотилия из 120 судов бежала в Видин. Акимов, подойдя с 15 судами к стоявшему на берегу лагерю турецких войск, нанес им большой урон и потом огнем своей артиллерии заставил замолчать бывшие на берегу батареи и разрушил их до основания. Также разгромил он три батареи, построенные близ Рущука, и заставил бежать их гарнизоны. В то время когда была захвачена роскошная ставка главной квартиры великого визиря, расположенная у Рущука на правом берегу Дуная, а лагерь турецкой армии, находившийся на левом берегу, напротив Рущука, был окружен нашими войсками, Акимов, 3 октября, поставив флотилию против середины лагеря, открыл по нем сильный огонь, продолжавшийся целый день; а к ночи, приблизясь к берегу, выгнал неприятеля из береговых ретраншементов и, действуя по лагерю, пронизывал его из конца в конец ядрами и бомбами, наносившими страшный вред и не допускавшими турок возобновлять разрушаемые укрепления. В приказе по армии Кутузова, уже сделанного главнокомандующим, от 7 октября было сказано: «Отличное действие флотилии Дунайской, при Рущуке находящейся, обязывает меня, прежде нежели буду иметь честь донести о подвигах ее государю императору, изъявить ей совершенную мою благодарность». 12 октября начались мирные переговоры, флотилия, поставленная в линию поперек Дуная, дала возможность совершенно прервать всякие сообщения неприятеля между обоими берегами реки и окруженной нашими войсками турецкой армией. По заключении мира в ноябре суда флотилии были расположены на зимовку в Измаиле и Килии.

Черноморский корабельный флот

При открытии военных действий против Турции в октябре 1806 г., между прочим, предписано было привести Черноморский флот в «такое положение, чтобы он, во всякое время года, мог выйти в море и двинуться для содействия сухопутным войскам». Вместе с тем, предполагалось высылать отряды судов для захватывания турецких крейсеров и вообще для нанесения возможного вреда неприятелю. Но, как мы видели, совет главного командира флота, опасавшийся по позднему осеннему времени отправлять гребной флот в Дунай, счел за лучшее отложить до весны и выход в море судов корабельного флота, и, кроме этого опасения, другой более существенной причиной замедления была также неготовность судов к выходу в море.

Но тогда в высшем правительстве явилась мысль, чтобы ранней весной, до выхода в море турецкого флота, одновременно с прорывом эскадры Сенявина в Дарданеллы, нанести неприятелю сильный удар и со стороны Босфора, угрожая самому Константинополю. Для этого, кроме изготовления всех военных судов, способных выйти в плавание, велено было изготовить возможно большее число наемных, набранных в портах Черного и Азовского морей, чтобы на них можно было перевезти десант от 15 до 20 тысяч человек.

Флот должен был «войти в Босфор, сбить находившиеся на пути батареи, сделать десант, где только удобность к тому представится, стараться атаковать или посредством брандеров и бомбардирских кораблей истребить флот турецкий и простереть действия свои до самого Царьграда, употребляя совокупные силы с берега и моря для наведения страха со всевозможным вредом на сераль, город и жителей». Но эта экспедиция не состоялась вследствие отзывов Траверсе и Ришелье, представивших о недостаточном числе сухопутного войска, в числе которых было более 6 тысяч рекрут. «По такому состоянию войск сих, — представлялось во всеподданнейшем докладе министра Чичагова, — нельзя обнадеживаться в успехах действий в столь важном предприятии, и они (Траверсе и Ришелье) не осмелились отваживать на удачу чести и славы империи». Таким образом, действительность оказалась далеко не соответствующей заманчивым предположениям. В это время в Черноморском флоте наличное число судов, годных к службе, было 6 кораблей (100-пушечных — 2, 74-пушечных — 2 и 66-пушечных — 2), 3 фрегата и 10 мелких судов (бриг, шхуна, бригантина и 7 транспортов). Кроме того, находились в Корфу принадлежащие к этому же флоту 3 корабля (74-пушечных — 2 и 66-пушечных — 1) и 1 фрегат. В каком состоянии находился флот, оставшийся в Черном море, показали наступившие военные действия.

По отмене экспедиции в Босфор, в начале января 1807 года посланы были из Севастополя два небольшие отряда судов; один в Трапезонт, где все дело ограничилось перестрелкой и потоплением двух невооруженных судов, и второй — для осмотра берега между Варной и Босфором.

Взятие Анапы Пустошкиным и неудачная его экспедиция в Трапезонт

Подойдя к крепости Анапа с отрядом из 15 судов (4 корабля, 4 фрегата, 2 брига, 4 канонерские лодки и брандер), контр-адмирал Пустошкин, после двухдневного бомбардирования, свезенным десантом овладел крепостью и разрушил ее, причем взято было 98 орудий со снарядами и на рейде два небольших судна.

По возвращении в Севастополь Пустошкин с отрядом, увеличенным несколькими судами (4 корабля, 5 фрегатов, 5 канонерских лодок, 2 бомбардирские лодки, 6 мелких судов и 8 наемных транспортов), был отправлен в Трапезонт с целью овладеть городом и, утвердясь в нем, открыть сношение с главнокомандующим кавказским корпусом графом Гудовичем. По словам бывшего в Трапезонте нашего консула, овладение городом не могло представить трудности по малочисленности находящихся там войск и еще потому, что местные жители, турки, были очень недовольны вновь присланным пашой.

Подойдя к Трапезонту, Пустошкин, после неудавшейся попытки войти в сношение с местными властями, начал бомбардировать соседний с Трапезонтом город Платану, причем взял одно купеческое судно и потопил другое; попытка высадить десант не удалась. Между тем, засвежевший NW со шквалами мешал успешному действию артиллерии, и грунт рейда оказался до того нехорош, что канаты перетирались, якоря не держали, и суда дрейфовало. Такая опасная якорная стоянка и недостаток в пресной воде заставили отряд возвратиться в Севастополь. Этой неудачной экспедицией начальник ее Пустошкин навлек на себя «особенное неудовольствие» начальства и, как видно по дальнейшей его службе, лишился доверия, которым до того времени пользовался. Несмотря на продолжавшееся перемирие, с ранней весны 1808 г. Черноморский корабельный флот, под начальством контр-адмирала Трескина, находился в готовности к выходу в море, и главному командиру маркизу де-Траверсе предоставлено было министром право «распоряжаться движением флота по востребованию надобности». К наличному числу судов прибавилось еще два, построенные в Херсоне (74-пушечные корабли А н а п а и М а р и я) и 36-пушечный фрегат Л и л и я.

Мирная деятельность флота ограничивалась тем, что в продолжение всего лета обучали команды управлению парусами и действию артиллерией, а на Севастопольском рейде стояли корабль и фрегат, сменявшиеся через две недели; отряды мелких судов также по очереди высылались в крейсерство к сулинским гирлам Дуная.

При возобновлении в 1809 году военных действий в Севастополе, под начальством того же Трескина, в полной готовности к выходу в море находилось 7 кораблей, 7 фрегатов и 8 мелких судов (3 брига, 1 шхуна, 1 требака и 3 брандера). В ожидании нападения турецко-английского флота укрепляли более нуждавшиеся в защите прибрежные места, особенно Севастополь. Для защиты Одессы были посланы 5 канонерских лодок, а к Очакову 10 лодок и 3 пловучие батареи. Отряды же из фрегатов и мелких судов посменно крейсеровали близ устьев Дуная.

Занятие Анапы

Для занятия крепости Анапы послан отряд под начальством капитан-лейтенанта Перхурова из 6 судов (корабль, 2 фрегата, бомбардирское судно, военный 26-пушечный транспорт и гребака) с десантом в 1150 человек. 15 июня крепость была занята без сопротивления и при ней оставлен гарнизон и одно бомбардирское судно. После занятия Анапы часть эскадры крейсеровала у восточного берега Черного моря, блокируя Суджук-кале.

Крейсерство отряда Стули у румелийского берега

Получение сведений о занятии нашими войсками приморских пунктов Кюстенджи и Мангалии было поводом посылки к румелийскому берегу отряда из 4 судов (3 фрегата и бриг) под начальством капитан-лейтенанта Стули, которому предписывалось «прикрывать берега, занятые нашими войсками, наносить по всей возможности вред неприятелям, истреблять их суда и распространять страх на них около самой Варны». Но, к сожалению, энергичная деятельность ограничилась только предписанием. Увидя турецкую эскадру из 33 вымпелов (1 корабль, 2 фрегата, 1 корвет и 29 мелких судов), Стули с известием о появлении турок отправил в Севастополь бриг и продолжал держаться около Варны, где встретил неприятельский отряд из 5 кораблей, в числе которых было 2 стопушечных. Но турки почему-то на наши суда не обратили внимания и к вечеру скрылись из виду.

Встреча фрегата Назарет с турецкой эскадрой

Один только 36-пушечный фрегат Назарет, принадлежащий к отряду Стули, не разобрав сделанного начальником отряда сигнала о повороте, отделился от отряда и с рассветом (4 октября) оказался среди неприятельских судов. Два корабля, один стопушечный и другой двухдечный, пройдя с подветренной стороны фрегата, сделали по нему несколько выстрелов, но, не продолжая боя, дали ему возможность удалиться. В донесении командира фрегата Назарет лейтенанта Ланге этот случай представлен таким подвигом, каким впоследствии прославился бриг Меркурий; на самом же деле раскрытые следствием подробности этого случая доказали растерянность командира и готовность его сдаться неприятелю, отсутствие на фрегате должной дисциплины, ссоры и интриги, бывшие между Ланге, начальником отряда Стули и также между офицерами фрегата. После разбора дела генерал-аудиториат присудил командира и четырех офицеров разжаловать в матросы, но впоследствии офицеры были помилованы, и разжалован только один командир.

Отряд из Севастополя, прибывший на помощь Стули, не решился атаковать в Варне сильнейшую его турецкую эскадру. Дело затянулось; из Севастополя был послан к Варне еще отряд, который, не найдя ни турок, ни первого отряда, возвратился в Севастополь.

В июне 1809 г. Чичагов оставил пост морского министра и на его место назначен был главный командир Черноморского флота и

портов маркиз де-Траверсе, а исправляющим должность последнего — вице-адмирал Языков.

В конце этого года опять явилась было мысль о высадке в Босфор, но она осталась также без исполнения. В начале 1810 г. флот велено было держать в такой готовности, «чтобы он мог выйти в море через три дня по получении о том повеления»; но в случае соединения турок с англичанами предписывалось соблюдать такую осторожность, «что не только флот наш, но даже корабля или фрегата и других судов не отваживать». Несмотря на это чрезмерно осторожное распоряжение необходимость заставила высылать в крейсерство фрегаты, корветы и мелкие суда к Дунаю, также для обозрения румелийского и анатолийского берегов, и фрегаты в крейсерство к восточному берегу, особенно к Сухум-кале и Суджук-кале, для захвата и уничтожения турецких судов, доставлявших горцам порох и оружие.

Взятие Сухум-кале

На кавказском берегу особенное опасение возбуждал Сухум-кале. Хотя он находился в Абхазии, принявшей подданство России, но в нем теперь заперлись восставшие, убившие своего прежнего владетеля, преданного русским властям. Отправленный отряд из 6 судов (1 корабль, 2 фрегата, 1 требака и 2 канонерские лодки), подойдя к укреплениям Сухума на ружейный выстрел, бомбардировал их всю ночь, утром свез десант и после упорного кровопролитного боя овладел крепостью, потеряв убитыми и ранеными 109 человек. В крепости взято 62 пушки и более тысячи пудов пороха.

Плавание эскадры Сарычева

В июле, по получении известия о выходе из Босфора значительной неприятельской эскадры, немедленно отправлен был на поиск неприятеля, под начальством контр-адмирала Сарычева, отряд из 11 судов (9 кораблей: 3 стопушечных, четыре — 74-пушечных, два — 54-пушечных и 2 брига). Так как по имевшимся сведениям одна часть турецких судов пошла к анатолийскому берегу, а другая к румелийскому, то Сарычеву предписывалось сначала истребить первый отряд, а потом второй. При осмотре анатолийского берега ни в Синопе, ни в Самсуне неприятельских судов не оказалось; а между тем, 11 июля турки, в числе 9 кораблей и 6 фрегатов, подошли на вид Севастополя и, не предпринимая ничего, 13 числа удалились в море. Но одно появление турок уже до того повлияло на местных татар, что враждебные нам группы начали собираться в Байдарской долине с целью, в случае высадки десанта, пособить неприятелю.

Настоящее плавание эскадры Сарычева, неудачное в военном отношении, было не более счастливо и в морском. Свежий ветер, захвативший эскадру в море, показал, до какого печального состояния доведен был Черноморский флот в семилетнее управление де-Траверсе: многие суда потеряли стеньги и нижние реи, мачты получили опасные повреждения, под баргоутами вышла конопать, расходились обшивные доски, отходили от бимсов и кололись кницы, даже несколько

болтов вышли из своих мест. Независимо от слабости корпуса судов, большая часть повреждений произошла от гнилости деревьев рангоута. Сарычев, видевший сам обломок стеньги с корабля Полтава, писал в частном письме к Языкову: «Удивляюсь, как она (стеньга) не слетела еще в гавани от тяжести наложенного на нее рангоута». Кроме того, на судах не было полного комплекта нижних чинов «и в числе наличных было до 150 ребятишек, по большей части необразованных (то-есть малолеток, вовсе незнакомых с требованиями службы), так что самое управление парусами сделалось затруднительным». Высшее начальство, недовольное Сарычевым, предписало немедленно отправить его опять в море на поиски неприятеля «не в тех однако местах, где оного нет, но там, где оный находится, и стараться овладеть им или истребить по всей возможности»; потом предписывалось отправиться к Варне и совместно с сухопутными войсками принудить к сдаче эту крепость. В августе, усиленная эскадра Сарычева вновь вышла в море в числе 17 вымпелов (8 кораблей, 5 фрегатов, 1 корвет, 2 брига и 1 шхуна), но в Варне турецкого флота не нашли; об армии же нашей не могли получить никаких сведений и, не зная силы и численности гарнизона Варны, не могли ничего предпринять против крепости и пошли в Севастополь. Но на пути, на рассвете 17 августа, увидели в недалеком расстоянии турецкий флот из 11 судов (2 стопушечных, 6 двухдечных кораблей, 2 больших фрегата и 1 бриг). Турки, видимо избегая встречи и имея более ходкие суда, спешили удалиться. Тогда Сарычев отправил за ними лучших ходоков — 4 корабля и 1 фрегат, под начальством контр-адмирала Клокачева, приказав стараться принудить неприятеля вступить в бой. Погоня продолжалась до вечера; передовые суда нашего отряда настолько приблизились к задним турецким, что обменялись с ними несколькими выстрелами, хотя еще безвредными по дальности расстояния; но тогда у Сарычева явилось опасение, чтобы посланный отряд не разлучился с флотом, и он велел прекратить погоню, а турки в это время скрылись. Полагая, что они пошли в Босфор, и не решаясь удостовериться в этом, Сарычев, «хотя и с соболезнованием», счел за лучшее возвратиться в Севастополь. Такое плавание, конечно, не могло быть приятно высшему начальству, но, всетаки, тому же Сарычеву поручено было командование над новой экспедицией в Трапезонт, готовившейся в величайшей тайне, еще до возвращения его эскадры в Севастополь.

Неудачное нападение на Трапезонт

Около 4 тысяч сухопутных войск, размещенных на двух кораблях, фрегате и нескольких транспортах, вышли в море. Двухдневный туман и потом свежий NW разъединили суда эскадры и заставили Сарычева, для сбора их, зайти прежде в соседнюю с Трапезонтом Платанскую бухту. С береговых укреплений открыли было по эскадре огонь, но судовая артиллерия скоро заставила прекратить его. Свезенный из охотников десант высадился благополучно на берег; но там неожиданно встретил сильное сопротивление со стороны турок, в большом количестве скрывавшихся в ложементах, устроен-

ных по всему берегу. При кровопролитной схватке часть десанта погибла и едва половина его возвратилась на свои суда. По решению командиров, собиравшихся у Сарычева перед уходом в Севастополь, «в отмщение за нанесенное поражение» бомбардировали береговые укрепления и самый город. В декабре, также с военной целью, отправлен был еще отряд из трех фрегатов и двух бригов, под начальством капитан-лейтенанта Сальти, в Суджук-кале для содействия сухопутным войскам во взятии крепости. Но так как крепость уже сдалась до прибытия отряда, то Сальти, оставив при ней для крейсерства один бриг, с другими судами отряда ушел в Севастополь.

Взятие Быченским фрегата и корвета в Пендераклии

В 1811 году флот (10 кораблей, 3 фрегата и 1 бриг) под начальством вице-адмирала Галла подходил к Варне, но не нашел там неприятельского флота. Посланный Галлом в Пендераклию капитан 1 ранга Быченский с двумя кораблями быстрым, отважным нападением успел захватить и увести построенные там фрегат и корвет, которые долго служили в нашем флоте под их настоящими именами Магубей-Субхан и Шагин-Гирей. По возвращении флота в Севастополь высылались только крейсеры к Дунаю для поддержания сообщения с находящейся там флотилией и для наблюдения за движением турецкого флота и к восточному берегу для воспрепятствования сношениям неприятеля с местными жителями, а также и для доставления провианта и разных припасов сухумскому гарнизону. При осенних бурях эти крейсеры получили значительные повреждения, а один из них, бриг Царь Константин, разбился между Анапой и Редут-Кале.

В продолжение этой войны, тогда как Черноморский гребной флот отличался примерной отвагой, энергией, в действиях корабельного, за исключением нескольких отдельных подвигов, в общем ходе дел замечалась какая-то странная вялость, нерешительность и у отдельных начальников крайняя осторожность, заставлявшая их избегать малейшего риска, что в значительной степени объяснялось печальным состоянием флота.

Военные действия Каспийской флотилии

Главнокомандующий кавказскими войсками князь Цицианов, получив известие о сборе в Тавризе значительного числа персидских войск для вторжения в наши владения, для отвлечения части их решил, высадив в Энзили десант около 1300 человек, овладеть городом Рештом. Хотя в это время число судов флотилии было весьма ограниченное, но однако она удовлетворительно исполнила требование главнокомандующего. По штату, утвержденному в 1803 году, в Каспийской флотилии было положено иметь от 2 до 4 корветов, от 2 до 4 бригов, от 2 до 4 люгеров, 2 бомбардирские судна и от 6 до 10 транспортов; но средства Казанского и Астраханского адмиралтейств оказались до того недостаточными, что в 1805 году, когда потребовались суда для перевозки десанта, Астраханский порт мог дать только один фрегат, яхту, 4 галиота и шхоут.

Действия флотилии у Энзили и Баку

Десант, принятый на эти суда в устьях Волги у Сладкоеричной пристани, 23 июня подошел к Энзили. На берегах узкого пролива, ведущего к городу, сооружены были персами укрепления, и в угрожающем положении стояли толпы вооруженного народа; но когда начальник отряда капитан-лейтенант Веселаго послал три галиота для овладения городом и когда один из них под огнем неприятеля прошел пролив, защитники города бросились на свои лодки и спешили спасаться бегством, оставив в добычу русским три судна и 8 фальконетов.

По занятии Энзили отряд десантных войск, поддерживаемый четырьмя вооруженными шлюпками, выбивая неприятеля штыками из засек и укреплений, дошел по направлению реки до города Перибазара и овладел им. Отсюда начальствующий десантом генерал-майор Завалишин направился к Решту; но непроходимая, испорченная персами дорога, защищаемая неприятелем, значительно превосходившим по силам наш десант, заставила Завалишина отступить, возвратиться на суда и выйти в море. Зайдя к острову Саре для пополнения запаса пресной воды, отряд перешел к Баку. После неуспешных переговоров о сдаче города был свезен десант, и суда начали бомбардировку, на которую крепость отвечала огнем своей артиллерии. Высаженный десант, после упорной защиты бакинцев, овладел командовавшими крепостью высотами, на которые за неимением лошадей орудия перевозили люди. При продолжающейся бомбардировке две бывшие на отряде мортиры разорвало, а снаряды остальных четырех 12-фунтовых пушек не могли сделать сколько-нибудь значительных повреждений трехаршинным массивным стенам крепости. При таком положении осады известие о приближении к Баку идущих на помощь войск кубинского хана заставило десант возвратиться на суда. Зайдя к о. Саре, где Завалишину поручено было оказать содействие в переселении одного дружественного племени, отряд перевез десант к Апшерони, откуда он пошел в Баку для соединения с подходящими к городу войсками князя Цицианова. Бакинский хан согласился сдать город, но, воспользовавшись доверчивостью главнокомандующего, изменнически убил его; осада города прекратилась, и он взят был только в следующем 1806 году.

В 1808 году Каспийская флотилия, укомплектованная уже согласно штатному положению, состояла из 18 судов (2 корвета, 4 брига, 4 люгера, 2 бомбардирских судна, 4 транспорта и 2 гальота), на которых было 136 орудий. В те из последующих годов, в которые флотилия не принимала участия в военных действиях, суда ее, в числе от 5 до 10, крейсеровали у западного и южного берегов моря и перевозили десанты или припасы для сухопутных войск.

Взятие Ленкорани

В 1813 году, при кровопролитном штурме крепости Ленкорани, гарнизон которой по численности более чем вдвое превосходил нападающий русский отряд, бывший под начальством генерала Котля-

ревского, четыре судна флотилии (корвет, бомбардирское судно, люгер и шхоут) обстреливали крепость, а морской батальон около 400 человек, под командой начальника флотилии капитана 1 ранга Веселаго, участвовал в самом штурме крепости, при котором из 1500 русских выбыло из строя убитыми и ранеными 950 человек. По взятии Ленкорани тяжело раненый Котляревский отправился в Карабаз, поручив крепость в ведение начальника флотилии.

Разрыв с Англией

По заключении мира с Персией, когда на Каспийском море военные суда больших размеров сделались ненужными, ограничились постройкой для флотилии только военных бригов и тендеров; но так как присоединение к России значительной части берегов моря требовало перевозки большого количества грузов и людей, то для этой цели строили еще большие транспорты.

Нападение англичан на Копенгаген

Не зная точного содержания трактата, заключенного в Тильзите, английское правительство старалось уверить другие державы, что одной из статей трактата требовалось употребить датский флот против Швеции, и на основании этого, под предлогом помощи королю Густаву, в августе 1807 года в Зунде явился английский флот, состоящий из 33 линейных и 32 других судов, с 20-тысячным десантом. После отказа датчан на требование английского адмирала передать флот, до заключения мира, на сохранение англичанам и допустить в крепости Кронборг и Копенгаген английские гарнизоны началась беспощадная бомбардировка всего города, продолжавшаяся более двух суток, истребившая пожарами половину Копенгагена. От бомбардировки погибло до двух тысяч мирных жителей, в числе которых, конечно, были женщины и дети. Насилие восторжествовало, и следствием этого неожиданного враждебного набега на нейтральную державу была конвенция, по которой датский флот и копенгагенский морской арсенал были сданы англичанам. Между тем, по действительно существовавшим условиям того же Тильзитского трактата, Александр предложил Швеции приступить к континентальной системе и на основании трактата о вооруженном нейтралитете оказать содействие России в охранении Балтийского моря.

Вступление русских войск в Финляндию

По получении уклончивого ответа короля Густава отправлена была нота, выражающая окончательные требования России; одновременно 9 февраля 1808 года наши войска вступили в Финляндию и до открытия навигации, почти не встречая сопротивления, успели занять всю береговую часть от пограничной реки Кюмени в Финском заливе до города Гамле-Карлеби в Ботническом и также Аландские острова.

В крепости Свеаборг, сдавшейся после 12-дневного бомбардирования, взято было 81 судно гребного флота и, по приближении русских, до 70 судов, в разных местах Финляндии, сожжено самими шведами.

Кроме военных действий в Финляндии, в начале апреля, когда нельзя еще было ожидать появления нашего флота, запертого льдом в Финском заливе, две тысячи человек десанта, под начальством контр-адмирала Бодиско, отправились на зафрахтованных купеческих судах из Либавы для овладения островом Готландом. Но эта горсть людей, высаженная на густо населенный и охраняемый военной силой остров, атакованная пятитысячным отрядом шведов, скоро принуждена была оставить остров и возвратиться в Либаву.

Состав русского корабельного и гребного флота и его действия в Финляндии

Вооружаемый в Кронштадте и Ревеле корабельный флот состоял из 9 кораблей, 7 фрегатов и 25 бомбардирских и мелких судов; гребной флот — из 11 пловучих батарей и 115 канонерских лодок и иол, находившихся в Петербурге, 10 лодок в Роченсальме и 20 в Вильманстранде. Два отряда гребного флота, составленные из взятых в Свеаборге судов, под начальством капитанов Мякинина и Селиванова, до прихода шведов успели пройти шхерами к Або, заняли фарватеры, ведущие к этому городу из Аландских и Ботнических шхер, и успешно отбили первое нападение шведской гребной флотилии.

С открытием навигации шведы, собравшиеся с силами на материке Финляндии, заставили наши войска отступить в нескольких пунктах, а шведский гребной флот, при содействии жителей, овладел Аландскими островами и направил все свои силы на отнятие Або. Между тем, на помощь судам, защищающим этот город, послан был из Кронштадта новый отряд гребных судов, для охранения которых во время пути, со стороны моря, отправлены, под командой капитан-лейтенанта Тулубьева, 2 корвета, катер и люгер. Другой отряд из 6 судов (2 фрегата, 2 корвета и 2 катера), под командой капитана 2 ранга графа Гейдена, послан был для усиления защиты Свеаборгского порта, откуда Гейден с отрядом судов гребного флота должен был шхерами пройти к Або.

До прибытия Гейдена, 19 июня, шведская гребная флотилия, под начальством адмирала Гиельмстерна, атаковала отряд Мякинина, занимавший передовой пост между островами Ганге и Крампе, но была отбита с потерей 4 судов. При усилении шведов вновь прибывшим отрядом, в котором находился сам король, Мякинин, отступив к отряду Селиванова, находившемуся у островов Форвингсгальмар, ожидал нападения неприятеля. Гиельмстерн после двух неудачных атак, успешно отраженных нашей гребной флотилией, ограничился блокадой фарватеров, ведущих к Або, а главные свои силы направил к Юнгфрузунду, чтобы с помощью стоящего там корабельного флота преградить нашим судам путь к Або.

Начальник отряда нашей гребной флотилии, капитан 1 ранга граф Гейден, впоследствии герой Наварина, видя невозможность пройти к Або Юнгфрузундом, занятым несравненно сильнейшим неприятелем, решился обойти его, проведя свои суда узким проливом, отделяющим остров Кимито от материка. Пролив этот в одном месте, еще при Петре I заваленный камнями, был непроходим для судов таких размеров, какие имела наша флотилия; но Гейдену через два дня трудной работы удалось очистить проход и провести свой отряд на настоящий фарватер по другую сторону Юнгфрузунда.

Встреченная при выходе шведскими канонерскими лодками наша флотилия 9 июля вступила с ними в бой, окончившийся поражением шведов и отступлением их к острову Сандо, где стоял их корабельный флот. В этом славном деле Гейден был ранен, и его сменил капитан-лейтенант Додт.

Шведы, заняв сильную позицию на фарватере, снова заградили путь нашей флотилии; но 20 июля Додт атаковал неприятеля и после жаркого боя одержал над ним полную победу: одна часть шведских судов для исправления повреждений отступила к Юнгфрузунду, другая — к острову Корпо, а наша флотилия благополучно прошла в Або.

Дело Новокшенова близ Юнгфрузунда

С целью очистить от неприятеля Юнгфрузунд, где в одном из узких проходов стояли 2 шведских корабля и 2 фрегата, капитан-лейтенант Новокшенов, находившийся с отрядом гребной флотилии у Дальсбрюка, в полутора верстах от шведских судов, 7 августа с 6 судами (3 канонерских лодки и 3 иолы) подошел к неприятелю на такое близкое расстояние, что картечь их кораблей и фрегатов перелетала через наши лодки и иолы. Ограничась на этот раз двухчасовой канонадой брандскугелями, Новокшенов на другой день возобновил ее, введя в дело весь свой отряд, за исключением двух гемамов, брига и двух небольших яхт, оставленных на прежней позиции у Дальсбрюка. Но во время боя оставленные суда были неожиданно атакованы 20 неприятельскими канонерскими лодками и 25 вооруженными барказами с 600 человек десанта. Шведы напали так быстро и решительно, что менее нежели через полчаса со всеми нашими судами свалились на абордаж. Отбиваясь с отчаянной храбростью и перейдя от картечного и ружейного огня к рукопашной свалке, наш небольшой отряд уже изнемогал в борьбе с сильнейшим неприятелем. Самый жестокий бой происходил на гемаме Сторбиорн, бывшем под брейд-вымпелом: на нем убиты все начальствующие лица, т. е. командир и два офицера, а из нижних чинов 80 убито и 100 ранено. Овладев гемамом, шведы обрубили его канат и повели на буксире. Но в это время Новокшенов, уже слышавший пальбу при начале сражения, явился на выручку. Нападение, произведенное на шведов, далеко превосходило их собственную энергичную атаку; захваченный ими гемам был отбит, 3 канонерские лодки и 2 барказа потоплены со всеми людьми, и отступившие неприятельские суда спаслись только благодаря густому туману и наступлению ночи. Следствием этого успеш-

ного боя было удаление шведов из Юнгфрузунда и вскоре открытие свободного прохода для наших судов по всему протяжению шхер от Выборга до Або.

Сражение отряда Селиванова у острова Судсало

18 августа другой отряд гребной флотилии из 24 судов, под начальством капитана 1 ранга Селиванова, обозревая шхеры у о-ва Судсало и захватив тут небольшое торговое судно с грузом соли, встретился с вдвое более сильным неприятельским отрядом, состоявшим из 45 канонерских лодок и 6 галер, приближавшихся с попутным ветром к выходу из узкого пролива на пространный плес, на котором находились суда нашей флотилии. Селиванов, не желая дать шведам возможности воспользоваться преимуществом своих сил на широком плесе, не дал выйти им из узкости. Немедленно наш слабый авангард, защищавший пролив, по которому приближался неприятель, был значительно усилен, и другими отрядами заняты два прохода, через которые шведы пытались обойти фланги нашей линии. Сражение продолжалось около 8 часов; жестокая картечная канонада происходила на самом близком расстоянии. Несмотря на облака густого порохового дыма, относимые в нашу сторону, и немедленную замену поврежденных неприятельских судов новыми, огонь нашей артиллерии был так успешен, что шведы не могли прорваться на плес, и наступление ночи, прекратившей бой, застало их на прежней позиции. В этом сражении у нас затонули две избитые канонерские лодки, с которых люди были спасены, и убито 45 нижних чинов. Потери шведов были несравненно более: они лишились 10 канонерских лодок, 8 из которых затонули, а две были взорваны на воздух. Имея крайний недостаток в артиллерийских снарядах и значительные повреждения на многих судах, в числе которых 17 лодок получили от 4 до 8 пробоин и едва держались на воде, Селиванов поспешил для исправления их в Або. Таким образом, гребной флот, находившийся тогда под главным начальством контр-адмирала Мясоедова, до поздней осени успешно охранял шхеры от высадки шведских десантов.

Действия корабельного флота

Шведский корабельный флот, вышедший в море, состоял из 11 кораблей и 5 фрегатов, к которым присоединились два английских корабля из эскадры (16 кораблей и 20 других судов), прибывшей в Балтийское море. Кроме судов, отправленных к шведскому флоту, часть английской эскадры блокировала Зунд и Бельты; а другая — берега Дании, Пруссии, Померании и также Рижский порт.

Наш корабельный флот, вышедший из Кронштадта 14 июля, под начальством адмирала Ханыкова, состоял из 39 вымпелов (9 кораблей, 11 фрегатов, 4 корвета и 15 мелких судов). Инструкцией, данной Ханыкову, предписывалось: «стараться истребить шведские морские силы или овладеть ими, прежде соединения их с англичанами; очистить финляндские шхеры от неприятельских судов и содействовать сухопутным войскам недопущением высадки неприятельского десанта».

Выйдя 14 июля из Кронштадта, флот беспрепятственно дошел до Гангута, откуда выходил в крейсерство, причем были взяты 5 шведских транспортов и конвоировавший их бриг. Из Гангута Ханыков перешел к Юнгфрузунду; между тем к шведам присоединились два английские корабля, и соединенный неприятельский флот вышел из шхер; тогда Ханыков, не считая возможным вступить с ним в бой в открытом море и вдали от своих гаваней, уклонился от принятия сражения и, преследуемый неприятелем, удалился со всем флотом в Балтийский порт. При этом отставший корабль Всеволод, обходя риф у острова Малый Роге, встал на мель и в виду нашего флота, после сильного сопротивления, взят был англичанами на абордаж и сожжен. В октябре месяце, по удалении блокирующей Балтийский порт неприятельской эскадры, флот наш перешел в Кронштадт.

Адмирал Ханыков, отданный под суд, признан был виновным «в недостаточно бдительном наблюдении за шведскими судами в Юнгфрузунде, в допущении английским кораблям присоединиться к шведской эскадре, в непринятии сражения, поспешном уходе в Балтийский порт и в неподании помощи кораблю Всеволод». Адмиралтейств-коллегия, приписывая поступки адмирала «его оплошности, слабости в командовании, медленности и нерешительности», приговорила написать его на месяц в матросы.

На приговор коллегии о разжаловании адмирала состоялось повеление Александра I о предании забвению суда, производившегося над адмиралом Ханыковым, «во уважение прежней его службы». Потерей Всеволода не ограничились неудачи этой кампании. Два фрегата, Герой в Балтийском порте и Аргус близ Ревеля, стали на мель и разбились; кроме того, посланные в 1807 году с деньгами и вещами для эскадры Сенявина фрегат Спешный и транспорт Вильгельмина, зашедшие в Портсмут, по объявлении войны с Англией, захвачены были в плен.

Подвиг Невельского

Яркой противоположностью этим неудачам корабельного флота был славный подвиг лейтенанта Невельского, командира 14-пушечного катера Опыт. Посланный для наблюдения за английскими крейсерами, вступившими в Финский залив, Опыт во время пасмурности, 11 июня, сошелся у Наргена с английским 50-пушечным фрегатом. Несмотря на неравенство сил, Невельский вступил в бой со своим противником, требовавшим сдачи. Стихнувший во время сражения ветер дал возможность катеру, при усиленной гребле, удалиться от неприятеля; но при нашедшем порыве ветра фрегат скоро догнал катер и открыл по нем огонь. В продолжение четырех часов Невельский храбро отбивался от своего грозного противника и принужден был сдаться только тогда, когда катер, при сильно избитом рангоуте, получил значительные повреждения в корпусе; из числа команды много было убитых и почти все, включая и самого командира, переранены. Овладев катером, англичане, в уважение блистательной храбрости русских, освободили от плена Невельского и всех его подчиненных.

Военные действия в Финляндии в 1808 и 1809 годах

В начале зимы 1808 года, когда вся Финляндия была уже занята нашими войсками, для принуждения Швеции к миру решено было, пользуясь замерзанием Ботнического залива, перенести военные действия в самую Швецию. С этой целью из Або, Вазы и Улеаборга отправились 3 отряда; первый, овладев Аландскими островами, захватил до 2000 пленных и много судов и, перейдя Аландский пролив в самом узком месте у крайнего острова Сингельшера, прибыл в местечко Гриссельгамн на шведском берегу. Второй — с страшными трудностями перешел Кваркен и занял Умео. Третий — пошел берегом к Торнео и заставил сдаться встреченный шведский 7-тысячный корпус.

После открытия навигации продовольствие нашим войскам, находящимся в Швеции, доставлялось через Ботнический залив из Финляндии на купеческих судах, для охранения которых из Або отправлены были в Кваркен фрегат Богоявление и два брига. Но вскоре явился туда сильный отряд шведских судов, заставивший наши суда удалиться. При этом фрегат Богоявление, под командой капитан-лейтенанта Менделя, был атакован двумя неприятельскими фрегатами, и после продолжительной перестрелки шведы принуждены были отступить.

Корабельный наш флот, весной 1809 года находившийся в Кронштадте, готовился к отражению нападения англичан, блокировавших все наши порты. Английские крейсеры особенно старались препятствовать движению наших судов в финских шхерах, и для захвата транспортов и их конвоиров посылали в шхеры свои вооруженные барказы. В продолжение июня и июля месяцев на таких барказах они несколько раз производили нападение в Аспенских шхерах у Питкопаса и Поркалаута, причем мы потеряли потонувшими и взятыми в плен до 18 лодок, иол и транспортов; но и англичане лишились барказов.

Одной из более выдающихся стычек было нападение в Аспенских шхерах 19 английских барказов, вооруженных гаубицами, на отряд из 4 канонерских лодок, бывших под начальством мичмана Коробки. Отряд этот, имевший около 150 человек сухопутного десанта, шел с провиантом в Роченсальм. При начале боя одна лодка успела скрыться в шхеры, а три остальные, несмотря на огромное неравенство сил, в продолжение 2½ часов отбивались от англичан и сдались только тогда, когда кроме семи человек были все переранены и часть убита.

В том же 1809 году английские крейсеры заходили к нашим северным берегам, но действия их ограничились разорением нескольких рыбацких пристанищ и нападением на беззащитный город Колу, где они опустошили винный магазин и захватили несколько купеческих судов. Но такие захваты не всегда были удачны для неприятеля. Так, например, осенью 1810 года близ Нордкапа англичане, завладев судном мещанина Герасимова, отправили его со своей командой в Англию, но на пути Герасимов, воспользовавшись оплошностью англичан, запер их в каюте и, приведя судно в Колу, сдал своих победителей пленными.

Война со шведами окончилась 3 сентября 1809 года заключением в Фридрихсгаме мирного трактата, по которому Россия приобрела всю Финляндию с Аландскими островами и восточную часть Западной Ботнии до рек Торнео и Муонио. Причем Швеция обязалась заключить союз с Францией и Данией и приступить к континентальной системе. Хотя английский флот тогда же оставил Балтийское море, но неприязненные отношения Англии с Россией окончились только в 1812 году заключением трактата в городе Эребро.

Действия Балтийского флота в войны 1812—1814 гг.

В Отечественную войну 1812 года вооружались все годные к плаванию суда Балтийского флота и употреблялись — гребной флот для содействия сухопутным войскам при защите и освобождении от неприятеля наших западных границ и при осаде Данцига, а корабельный, вместе с англичанами, в продолжение войны с французами действовал у берегов Голландии, а по окончании военных действий перевозил в Россию наши войска, бывшие за границей.

Действия гребного флота у Риги и участие его при осаде Данцига

В 1812 году для защиты Рижского порта там находился отряд гребного флота под командой контр-адмирала А. В. Моллера, впоследствии бывшего морским министром, а оттуда высылались крейсеры для наблюдения за движением неприятеля; а состоявшие при отряде мелкие суда содействовали нашим войскам при переправе через реки. При отступлении же французов отряд гребной флотилии, преследуя их по реке Аа до Митавы, овладел этим городом.

Осенью 1813 года 76 судов гребного флота, под начальством контр-адмирала Грейга, содействовали сухопутным войскам, осаждавшим, под начальством принца Александра Виртембергского, занятый французами город Данциг. Блокируя в продолжение всего лета устья Вислы, обстреливая и бомбардируя защищавшие вход в реку укрепления Вексельмюнде и Нейфарвассер, флотилия, состоявшая из канонерских лодок и бомбардирских судов, в числе которых было одно и английское, три раза, 21 и 23 августа и 4 сентября, подходила на возможно близкое расстояние к крепостям и открывала сильные и продолжительные канонады, наносившие значительный вред неприятелю и ускорившие сдачу самого города, происшедшую 13 ноября. Под Данцигом, кроме незначительного числа убитых и раненых, флотилия потеряла две канонерские лодки, погибшие от взрыва их крюйткамер. Опасное положение флотилии, державшейся на открытом Данцигском рейде, при осенних бурях, заставило ее несколько ранее сдачи Данцига перейти на зимовку в Кенигсберг.

Отправление в Англию эскадры адмирала Тета

В половине октября 1812 года, для совместного действия с англичанами, из Кронштадта, под начальством адмирала Тета, вышла эскадра из 15 судов (10 кораблей и 5 фрегатов). К ней в Готен-

бурге должны были присоединиться корабли, шедшие с вице-адмиралом Кроуном из Архангельска, и в Англии способные выйти в море корабли, переданные Сенявиным на хранение английскому правительству. По неприязненным политическим отношениям с Данией, бывшей в союзе с Наполеоном, все наши суда в это время проходили из Балтийского в Немецкое море и обратно не обыкновенным путем, через Зунд, но через Большой Бельт. Пройдя этим проливом, Тет в Винго-зунде близ Готенбурга нашел английскую эскадру под начальством адмирала Сомареца и также 6 кораблей, пришедших с Кроуном из Архангельска. Прибыв в начале декабря в Англию, Тет со своей эскадрой поступил под начальство английского адмирала Юнга. Местопребыванием наших судов был Блякстекс в реке Медвей.

Переход отряда Кроуна из Архангельска в Свеаборг и его дальнейшие действия

Переход Кроуна, вышедшего из Архангельска с 8 кораблями, был весьма трудный. Во время 4-дневного шторма, выдержанного им в океане, вполне оказалась непрочность его кораблей, построенных из дурного леса со слабым железным креплением и не имевших медной обшивки. У большинства явились важные повреждения в рулях и рангоуте и открылась сильная течь, доходившая на иных судах до 14 дюймов в час. На флагманском корабле Норд-Адлер, потерявшем грот и фор-стеньги, начинали расходиться пазы, и высота воды в трюме дошла до 86 дюймов. Между матросами, состоявшими большей частью из рекрут, в первый раз вышедших в море, от дурной пищи и крайне недостаточной одежды, и особенно обуви, открылась в такой степени цынга, что на семи кораблях, пришедших в Готенбург, было 219 человек больных. На одном из кораблей, отделившемся от эскадры в океане и по причине значительных повреждений оставшемся зимовать в Фридрихсверде, больных было 225 человек и 90 умерших. Задержанный в Готенбурге полтора месяца исправлением повреждений судов своей эскадры Кроун 9 октября пришел в Свеаборг, где получил предписание следовать обратно в Готенбург для соединения с Тетом. Приготовясь поспешно к новому плаванию, Кроун 27 октября вышел в море только с 6 кораблями, потому что принадлежащий к его эскадре корабль Саратов при выходе со Свеаборгского рейда, не доходя Грохары, стал на камень и получил сильную течь. По донесению Кроуна о слабой постройке архангельских кораблей назначена была комиссия для строгого исследования причин такого отношения со стороны начальствующих в Архангельске лиц, где главный командир адмирал Мартын Петрович Фондезин, вследствие найденных в управлении его беспорядков, был уволен от службы.

При том состоянии судов и команд, в каком находилась эскадра Кроуна, только благодаря отличному знанию морского дела и редкой энергии самого адмирала, а также сведениям, опытности и распорядительности командиров и офицеров слабые архангельские корабли могли совершить сравнительно благополучное плавание.

В январе 1814 года Кроун с отрядом из 6 судов (5 кораблей и 1 фрегат), в соединении с английской эскадрой адмирала Юнга, отправился для блокирования берегов Голландии. С других судов эскадры адмирала Тета был сформирован, под начальством контр-адмирала Эллиота, десантный отряд из флотских команд и морских солдат в составе 87 штаб- и обер-офицеров и 3000 нижних чинов. Этот отряд, перевезенный на английских транспортах в устья Шельды, занял острова Северный и Южный Бевеленд и в конце апреля на судах отряда Кроуна возвратился в Англию на Норский рейд.

Пребывание эскадры Тета в Англии и возвращение ее в Россию

Во время пребывания эскадры Тета в Англии часть провизии и некоторые припасы предполагалось доставлять из России на транспортах, и вообще при всех расходах было предписано соблюдать строгую экономию. При уходе из Кронштадта на суда эскадры было погружено до 15.000 пудов пеньки с целью обменить ее в Англии на готовый такелаж и также отправлено нужное количество меди в уплату за медь, употребленную в английских адмиралтействах на обшивку архангельских кораблей и фрегатов Автроил и Архипелаг.

В зимнее крейсерство посылались только те из балтийских кораблей, которые были обшиты медью и имели достаточное число команды, потому что большинство судов «не имело полного военного экипажа». Оказавшиеся годными к плаванию два корабля из бывшей Сенявинской эскадры в продолжение зимы велено было исправить и приготовить к походу, а все остальные суда, находившиеся по Лиссабонскому трактату в Англии «на сохранении», после определения их настоящей стоимости были куплены английским правительством.

В мае 1814 года флот, под начальством Тета, отправился к своим портам, а отделившаяся от него эскадра Кроуна перевезла часть гвардии из Шербурга в Кронштадт, потом тот же Кроун на отряде из 15 судов (13 кораблей, 1 фрегат, 1 бриг) перевез из Либавы в Кронштадт 2-ю гвардейскую дивизию.

Участие в Отечественную войну морских команд в сухопутных военных действиях

Некоторые из морских команд в отечественную войну находились также при наших сухопутных армиях, где постоянно отличались храбростью и стойкостью в сражениях, а умелым и быстрым исполнением возлагаемых на них важных поручений, имеющих отношение к морскому делу, во многих случаях приносили существенную пользу действующим войскам. Главнейшим из представителей моряков в береговой службе был гвардейский экипаж.

В 1797 году бывшая до того времени в дворцовом ведомстве команда придворных гребцов была соединена с командами придворных яхт и передана в ведение Адмиралтейств-коллегии. Из соединения этих частей 16 февраля 1810 года было приказано сформировать «Морской гвардейский экипаж», первоначально состоявший из четы-

рех рот и впоследствии увеличенный до восьми. При экипаже состояли: артиллерийское отделение, имевшее две полевых пушки, нестроевая ластовая рота и музыкантский хор. При форме, несколько отличавшейся от тогдашней общей морской, экипаж получил полные боевые сухопутные принадлежности, со включением шанцевого инструмента и обоза. Вновь сформированный экипаж исполнял на придворных яхтах и других назначаемых для него судах обязанности морской службы и, участвуя в морских торжествах и смотрах, должен был, как состоящий в гвардейском корпусе, нести одновременно, наравне с гвардейскими полками, и сухопутную службу, т. е. занимать городские караулы, участвовать в смотрах, парадах и т. п. Несмотря на трудность соединения таких двух разнородных обязанностей, гвардейский экипаж каждую из них исполнял вполне удовлетворительно. Но главная заслуга вновь сформированной морской гвардии оказалась в ее выдающейся боевой деятельности.

В отечественную войну 1812 года гвардейский экипаж, встретив неприятеля у Витебска, находился при армии во время отступления ее до Москвы, а потом, при изгнании врага из пределов России и преследовании его, прошел до Парижа. Малочисленный строевой состав экипажа, по временам уменьшаемый исполнением особых поручений, не имел возможности принимать участие во многих сражениях, но зато знание морского дела давало ему возможность оказывать важные услуги армии на другом поприще. При передвижениях войск преимущественно на моряков возлагались обязанности пионеров [1] и понтонной команды: им поручалось наводить и разрушать мосты, устраивать переправы через реки, возводить мостовые укрепления, исправлять и пролагать дороги для движения нашей армии и портить и делать их непроходимыми для неприятеля. Благодаря разносторонней служебной практике и присущей вообще морякам сметке и находчивости все возлагаемые на экипаж работы исполнялись до того быстро и удовлетворительно, что нередко заслуживали благодарность сухопутных начальствующих лиц, в числе которых был даже крайне нещедрый на похвалы граф Барклай де-Толли. Маленькая же артиллерия гвардейского экипажа находилась с гвардией во многих сражениях от Бородина до Парижа, как например: при Бауцене, Дрездене, Лейпциге и др.

Первое значительное сражение, в котором участвовал гвардейский экипаж, происходило 9 мая 1813 г. в Саксонии, под Бауценом. Здесь, с двумя батальонами гренадер, экипажу пришлось, находясь в первой линии, удерживать позицию под сильным перекрестным огнем неприятельской артиллерии, поражающей с фронта и фланга.

Но блистательнейшим подвигом экипажа было дело того же 1813 года, 16—18 августа, в Богемии под Кульмом, когда французский корпус Вандама упорно стремился отрезать путь нашей армии, двигающейся из гор на дорогу, ведущую в Теплиц. Здесь, под начальством известного генерала А. П. Ермолова, гвардейский экипаж, в составе первой гвардейской дивизии, в кровопролитном бою с таким успехом отражал отчаянные атаки неприятеля, что удостоился

[1] Пионерские подразделения соответствовали саперным — инженерным. *(Ред.)*

заслужить, наравне со старейшим в русской гвардии Преображенским полком, высшую боевую награду — георгиевское знамя. О кровопролитности дел под Бауценом и Кульмом можно судить по тому, что в этих двух сражениях в гвардейском экипаже убито, ранено и пропало без вести нижних чинов около 100 человек, а из числа 14 офицеров было 3 убитых и 6 раненых.

По взятии Парижа экипаж, простояв там два месяца, в исходе мая 1814 года перешел в Гавр, откуда на фрегате Архипелаг, принадлежавшем к эскадре адмирала Тета, возвратился в Кронштадт и 30 июля в составе гвардии торжественно вошел в столицу через только что построенные у Нарвской заставы деревянные триумфальные ворота, впоследствии замененные существующими ныне каменными.

Кроме гвардейского экипажа в сухопутных военных действиях принимал участие и Черноморского флота 75 флотский экипаж, состоявший по тогдашнему комплекту из 4 рот. В 16-тысячном авангарде, составленном в конце 1812 года под начальством Винценгероде, находилось около 300 человек этого экипажа. При действующей армии черноморские моряки, исполняя наряду с понтонными и пионерными ротами те же обязанности и с таким же успехом, как и гвардейский экипаж, участвовали в некоторых сражениях и находились при взятии Парижа. Иногда случались и командировки отдельных офицеров и небольших морских команд к армии, так например командир черноморского корабля Правый, капитан 2-го ранга Додт, командированный в Польшу к армии Барклай де-Толли, вооружил на Висле 6 канонерских лодок и с ними весной 1813 года находился при осаде и взятии крепости Торна, потом участвовал в нескольких сражениях.

ГЛАВА XIII

ПЛАВАНИЯ СУДОВ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XIX СТОЛЕТИЯ

(практические и другие плавания)

В наступившее мирное время деятельность Балтийского флота ограничилась ежегодным, кроме 1815 года, выходом в море небольшого числа судов в практическое плавание для обучения судовых команд и гардемаринов, небольшими экспедициями для морских описей, переходом из Архангельска в Кронштадт вновь построенных судов и немногими, случайными, более отдаленными плаваниями. Для практического плавания выходило в Балтийское море, под начальством адмирала Кроуна, от 4 до 10 судов, в числе которых было обыкновенно от 1 до 4 кораблей, редко более; в иные годы выводилась так называемая «легкая эскадра», состоящая из гальотов, яхт и других мелких судов и плававшая между Петербургом и Кронштадтом. Для описи, преимущественно финляндских шхер, назначались иногда небольшие отряды мелких судов, и только один раз, в 1821 году, «для изучения шхерных проходов» ходило 9 канонерских лодок, и в 1824 году в Ботнический залив послан был отряд из 5 судов (2 фрегата, 1 шлюп, 2 брига) для практического плавания и для «исследования мало известного нам залива». Суда, строившиеся в Архангельске корабельным мастером Курочкиным, с 1816 по 1825 год, в семи отрядах переходили в Кронштадт в числе 8 кораблей (74-пушечных), 9 фрегатов (24, 36 и 44-пушечных) и 1 транспорта. Замечательнейшим из этих последних плаваний, в гигиеническом отношении, был переход корабля и фрегата под начальством капитана 1 ранга Кандлера. Пробыв в море два месяца, он пришел в Кронштадт, не потеряв ни одного человека умершим и имея на обоих судах только 9 человек легко больных. Адмиралтейств-коллегия, удивленная таким счастливым событием, отозвалась, что такого благополучного перехода «флот от начала своего существования не помнит». Но благосклонный отзыв коллегии был не совсем справедлив, потому что у Крузенштерна, конечно при малочисленной команде, в продолжение трехлетнего кругосветного плавания было то же самое.

Плавание брига Феникс с гардемаринами

Из практических плаваний этих годов, в педагогическом отношении и особенно по личностям участвовавших, было замечательно плавание брига Феникс, ходившего с гардемаринами в 1817 г. по русским портам и из иностранных посетившего Стокгольм и Копенгаген. В это плавание были назначены только «лучшие» гардемарины морского корпуса, и преимущественно старшего выпуска, в числе их находились: герой Синопа и Севастополя Павел Степанович Нахимов, известный писатель Владимир Иванович Даль, автор нескольких сочинений о Сибири Завалишин, участвовавший в Наваринском сражении и составивший записки об этой кампании Александр Петрович Рыкачев, занимавшие впоследствии видные места в гражданском ведомстве Павел Михайлович Новосильский, Лихонин и др.

Плавания к о. Исландии и в Испанию

Исключительным было еще отдаленное практическое плавание, совершенное в 1824 г. отрядом из 5 судов (2 корабля и 3 фрегата) под начальством Кроуна. Подойдя на вид о. Исландии и пройдя оттуда по западную сторону Великобритании, Кроун возвратился через Английский канал в Балтику. Более отдаленным плаванием было доставление в Кадикс проданных испанскому правительству 5 кораблей и 3 фрегатов. Часть этих судов отправлена в Испанию в 1817 году, а остальные в 1818 году.

Плавания судов с командами гвардейского экипажа

Для доставления офицерам гвардейского экипажа возможности лучшего практического изучения морского дела один из них, по желанию, назначался почти на каждое судно, отправляющееся в кругосветное плавание. Для практики же остальных офицеров и нижних чинов нередко давались и отдельные суда, которые с командами гвардейского экипажа совершали особенные, обыкновенно заграничные, плавания.

В 1819 году фрегат Гектор и бриг Олимп ходили во Францию, Англию и Пруссию. В 1823 году фрегат Проворный, посланный в практическое плавание, подходил к Ферерским островам и на вид Исландии, обошел по западную сторону Великобританские острова и возвратился через Английский канал. В 1824 году тот же фрегат ходил в Гибралтар и посетил Брест и Плимут, а корабль Эмгейтен плавал в Доберан, местечко в Мекленбурге близ Ростока.

Начало кругосветных плаваний

Одним из отраднейших и полезнейших для флота событий были кругосветные плавания на наших судах, проложившие путь русскому флагу в отдаленные океаны. Первая мысль о необходимости морского сообщения с нашими колониями в Америке возникла во второй половине XVIII века и была близка к осуществлению экспедицией капи-

тана Муловского. Неожиданная война со шведами остановила отправление экспедиции, а потом более важные политические обстоятельства до того отвлекли внимание правительства на другие предметы, что самая идея о пользе кругосветных плаваний начала казаться несбыточной фантазией. Но подобные мысли, осуществление которых вызывается насущными государственными потребностями, могут забываться только временно и забываться с тем, чтобы при первом удобном случае возникнуть с новой силой. Так было и с нашими кругосветными плаваниями. В шведскую войну, остановившую отправление Муловского, на корабле, которым он командовал, находился мичман Крузенштерн, уже тогда выдававшийся своим образованием и служебной энергией. Весьма естественно, что разговоры о подробностях снаряжения кругосветной экспедиции и сожаления об ее остановке уже тогда произвели сильное впечатление на любознательного юношу и заронили в нем первые мысли о той благотворной деятельности, которая впоследствии прославила его имя и принесла такую пользу нашему флоту и государству.

Отправленный в чине лейтенанта волонтером на английский флот, Крузенштерн, находясь на мысе Доброй Надежды, воспользовался первым представившимся ему случаем для посещения китайских портов, в которых он вернее мог оценить важность установления близких торговых сношений наших колоний с Китаем, возможных только при отправлении в колонии судов из Балтики. Собрав подробнейшие сведения и числовые данные, осязательно убеждающие в государственной пользе русских кругосветных плаваний, Крузенштерн, по возвращении в Россию, представил свой проект. Но предположения молодого моряка показались до того смелыми, что встретили неодолимые препятствия. К счастью, на помощь явились государственный канцлер граф Румянцев и адмирал Н. С. Мордвинов, исходатайствовавшие разрешение государя на осуществление проекта Крузенштерна. Под главным начальством его отправлены были на наш Дальний Восток снаряженные Российско-Американской компанией два небольшие купленные в Англии судна или, как их называли официально, «корабли» Н а д е ж д а и Н е в а. Командиром первого назначен был начальник экспедиции капитан-лейтенант Крузенштерн, а второго, того же чина, Лисянский, также служивший прежде волонтером на английском флоте. Цель экспедиции была доставление в наши американские колонии нужных для них предметов, принятие там груза промышленных пушных товаров, продажа или промен их в китайских портах на местные китайские товары и доставление последних в Кронштадт. К этой главной цели присоединилось еще производство в назначенных местах гидрографических исследований и доставление посольства в Японию для основания торговых сношений с этой страной. Посланником назначен был камергер [1] Резанов, один из главных акционеров компании. Обоим судам дозволено было иметь военные флаги.

Выйдя из Кронштадта в исходе июня 1803 года, экспедиция благополучно возвратилась в конце лета 1806 года, исполнив с блиста-

[1] Придворное звание. *(Ред.)*

тельным успехом все на нее возложенное. На пути от островов Зеленого мыса к берегам Южной Америки суда 14 ноября 1803 года перешли экватор, и здесь в первый раз русский флаг явился на водах южного полушария. Экспедиция в колонии шла мимо мыса Горн, а в обратный путь — мимо мыса Доброй Надежды.

Последующие кругосветные плавания

Удачное плавание первой русской кругосветной экспедиции было значительным шагом в развитии морской практической деятельности нашего флота. С этого времени начались постоянные отправления компанейских судов в колонии и военных как на Дальний Восток, так и в другие океанские плавания. Тотчас по возвращении Крузенштерна, в 1806 году тот же корабль Нева, под командой капитан-лейтенанта Гагемейстера, отправился в Ситху и был первым русским судном, посетившим Австралию. Бывшие войны приостановили отправление судов в кругосветные плавания до 1813 года; но с этого времени, смотря по надобностям колоний, отправлялись суда, принадлежащие компании, военные, отвозившие казенные грузы для Камчатки и Охотска и также посылаемые правительством для охранения владений компании от иностранных судов, занимающихся хищнической торговлей пушным товаром, а иногда и для поддержания власти компании над местными туземцами — колошами. Сначала суда отправлялись через три и два года, а с 1819 по 1825 г. — ежегодно. Во все это время в колонии ходило более 10 судов.

Посылки военных судов с учеными целями

Но независимо от дел Российско-Американской компании отправлялись наши военные суда в Тихий и другие океаны с целью гидрографических исследований, проверки сомнительных островов, внесенных на морские карты прежними мореплавателями и для географических открытий. Так, в 1807 году 16-пушечный военный шлюп Диана, под командой капитана 2 ранга В. М. Головнина, отправлен был для гидрографических исследований в водах Тихого океана, прилегающих к русским владениям в Азии и Америке, и также для доставления казенных грузов в Петропавловск.

Плавание Головнина на шлюпе Диана

Английское правительство дало разрешение на свободный пропуск шлюпа даже в случае войны с Россией, но Диана была задержана на мысе Доброй Надежды, и только через тринадцать месяцев Головнин успел выйти в океан, несмотря на самый бдительный надзор своих тюремщиков. Осторожными англичанами шлюп был поставлен на 2 якоря в самом дальнем углу залива между английскими военными судами. Паруса были отвязаны, провизии и воды отпускали, конечно, в самом ограниченном количестве, соразмерно расходу. Приготовясь незаметно от англичан к продолжительному плаванию, Головин в сумерки 15 мая 1809 года воспользовался

NW-ым шквалом, единственным ветром, при котором возможен был выход из бухты, обрубил канаты, заворотился на шпринге по ветру, и под быстро привязанными штормовыми стакселями вышел в океан. Во избежание встречи с англичанами, он, избрав дальний непосещаемый судами путь и сделав 6000 миль, 25 июня бросил якорь у одного из островов Ново-гебридского архипелага. Этот молодецкий уход от опытного, зорко сторожившего неприятеля и такое дальнее плавание показывают, кроме отважности и находчивости командира, превосходное состояние и бравость команды шлюпа. Придя в Камчатку, Головнин оставался продолжительное время в Петропавловском порту, сходив оттуда только в Ново-Архангельск. Потом, в 1811 г., при съемке южной части Курильской гряды, на острове Кунашире, съехав на берег, не подозревая враждебного отношения японцев, Головнин захвачен был ими вместе с бывшими с ним двумя офицерами и четырьмя матросами и оставался в тяжелом заключении до 1813 г.

Плавание Коцебу на бриге Рюрик

После неудачных попыток Чичагова в 1765—1766 гг. отыскать проход через Ледовитый океан в Тихий, войны и почти беспрерывные ожидания их не позволяли и думать о подобном вопросе. Но когда в Европе настал мир, то тот же граф Румянцев обратил внимание и на это важное, не в одном научном отношении, предприятие. На свой собственный счет построив, снарядив и снабдив всем необходимым для предстоящего плавания бриг Рюрик, Румянцев поручил начальство над ним лейтенанту Коцебу, образованному моряку, ходившему с Крузенштерном на Неве в звании кадета. Главной целью экспедиции было, также как и экспедиции Чичагова, отыскание прохода из Тихого океана в Атлантический, но по другому направлению, следуя от Берингова пролива к востоку, вдоль берегов Америки. Затем Коцебу поручалось исследование малоизвестной части Океании.

В продолжение своего трехгодичного плавания Коцебу хотя не отыскал предполагаемого прохода, но успешно исполнил много важных гидрографических работ и сделал несколько замечательных открытий. Важнейшим из них был осмотренный за Беринговым проливом обширный залив у берегов Америки, названный Зундом Коцебу. Кроме того, в Тихом океане, в восточной части Каролинского архипелага, открыто несколько групп островов и впервые указано на существование неизвестной еще в то время цепи островов Ралик, лежащей по направлению параллельному цепи Радак, южнее ее. Благодаря открытиям Коцебу, на карте Океании явились имена славных русских полководцев и моряков: Румянцева, Суворова, Кутузова, Спиридова, Чичагова, Крузенштерна, Гейдена и др.

Плавание Головнина на шлюпе Камчатка

В 1817 году бывший командир шлюпа Диана капитан 2-го ранга В. М. Головнин, командуя военным шлюпом Камчатка и следуя с грузом в Петропавловск и Ново-Архангельск, сделал также

несколько съемок на принадлежавших России островах северо-восточной части Тихого океана. Но в 1819 году уже исключительно с целью географических исследований отправлены были две экспедиции: в Северный Ледовитый океан, под начальством капитан-лейтенанта М. Н. Васильева, состоявшая из шлюпов Открытие и Благонамеренный; первым командовал сам Васильев, а вторым лейтенант Г. С. Шишмарев; в Южный Ледовитый океан также два шлюпа — Восток и Мирный; первым командовал начальник экспедиции капитан 2 ранга Беллингсгаузен, а вторым лейтенант М. П. Лазарев.

Плавание Васильева и Шишмарева в Северный Ледовитый океан

Главная цель экспедиции Васильева — открытие на севере прохода из Берингова пролива в Атлантический океан — не была достигнута из-за непроходимости встреченного сплошного льда. Васильев, пройдя у берегов Америки за Ледяной мыс, принужден был воротиться, достигнув широты 70°41′ и долготы 161°27′; а Шишмарев у северного берега Азии не мог пройти далее мыса Сердце-Камень. Кроме трудного плавания в Ледовитом океане, деятельность экспедиции ограничилась несколькими съемками в Беринговом море и открытием там же острова Нукивок и по восточную сторону Каролинского архипелага группы из 16 островов, названной по имени шлюпа Благонамеренный.

Плавание Беллингсгаузена и Лазарева в Южный Ледовитый океан

Экспедиция Беллингсгаузена, открыв близ южных Сандвичевых островов небольшую группу их, назвала именем маркиза де-Траверсе, проплавала два южных лета около сплошных постоянных южных полярных льдов, выдерживая штормы и подвергаясь опасностям от туманов и плавающих льдов. Доходя до широты почти 69°, Беллингсгаузен открыл остров Петра I и берег Александра I, с высокой горой на его северной стороне. Удаляясь на время южной зимы в теплые страны малых широт, экспедиция открыла в Тихом океане до 15 групп коралловых островов, названных «Островами Россиян». Отдельные группы этой гряды, простирающейся по широте на 2°, а по долготе на 6°, от широты 15°45′ до 17°49′ S-ой и долготы 213°22′ до 219°20′ О-ой, получили также имена русских деятелей: Кутузова Смоленского, Барклай де-Толли, Витгенштейна, Ермолова, Раевского, Чичагова, Грейга, Моллера, Аракчеева, Волконского и друг. Открытый вне этой гряды обитаемый остров получил имя великого князя Александра, другой Лазарева, третий бывшего в экспедиции астронома Симонова.

Плавание Коцебу на шлюпе Предприятие

Ходивший на бриге Рюрик капитан-лейтенант Коцебу в 1823 году вновь отправился в плавание на шлюпе Предприятие для доставления в Камчатку казенного груза. На пути, в Низменном

архипелаге Тихого океана, Коцебу открыл обитаемый остров Предприятие, группу Беллингсгаузена и о. Курдюкова и в цепи Ралик группу Римского-Корсакова.

Кругосветные плавания были светлым животворным лучом, осветившим наш флот. Принося непосредственно огромную пользу, они сопровождались множеством разнообразных последствий, благотворное влияние которых сохраняется и до настоящего времени. Продолжительные плавания в разных климатах и долгие переходы при самых разнообразных обстоятельствах представляли для офицеров и матросов лучшую морскую практическую школу. Посещение различных стран, сношение с разными народами, от высокоцивилизованных до диких людоедов, расширяло умственный горизонт плавателей, а различные, едва знакомые большинству по учебным книжкам, явления природы, как пассаты, муссоны, океанские течения и т. п., настоятельно потребовали серьезного изучения, потому что близкое знакомство с ними необходимо было для скорейшего, удобного и безопасного плавания. Наконец, борьба с могучими стихиями, водой и воздухом, когда они угрожают в виде штормов, ураганов, тайфунов, плавающих ледяных громад, требовала умения управляться с кораблем, энергии и твердости духа не менее, чем самое жаркое морское сражение. Такая суровая, разнообразная школа, не говоря о нижних чинах, воспитала немногочисленные, но замечательнейшие по своим достоинствам кадры превосходных, образованных офицеров, славных боевых капитанов, даже отличных администраторов. Благодаря тому, что в кругосветные плавания обыкновенно назначались командирами судов офицеры, уже бывшие в подобных путешествиях, все практически полезное, выработанное в каждом из этих плаваний, преемственно передавалось и совершенствовалось в последующих. Кругосветные плавания первой четверти XIX века дали нашему флоту Крузенштерна, Лисянского, Головнина, Беллингсгаузена, Васильева, Рикорда, Литке, Врангеля, Лазарева, Путятина, Нахимова и много других моряков, прославившихся впоследствии своей благотворной деятельностью в разных морских служебных сферах.

ГЛАВА XIV

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ С 1812 ПО 1825 ГОД

Черноморский флот, находившийся в видимом упадке в продолжение войны с Турцией и по окончании ее в 1812 году, оставался около 4 лет в том же положении. Деятельность его заключалась в поддержании сообщения с Дунайской флотилией и содержании ее в исправности и затем в посылках крейсеров к восточному берегу Черного моря для сообщения с находящимися там нашими укреплениями и для препятствования сношению турецких судов с прибрежными горцами.

Управление Грейга Черноморским флотом и портами

Неудовлетворительное состояние Черноморского корабельного флота настоятельно заставляло озаботиться об его улучшении, и в 1816 году вице-адмирал Алексей Самуилович Грейг назначен был главным командиром Черноморского флота и портов и военным губернатором Николаева и Севастополя. Сын знаменитого адмирала, Грейг, за заслуги отца, при самом рождении своем, в 1775 году, получивший чин мичмана, с малолетства приготовлялся быть моряком и при широком, разностороннем образовании получил самое солидное специально морское как теоретическое, так и практическое. Юношей, служа на судах английского флота, он плавал в Средиземном море, посетил Ост-Индию и Китай и 23 лет от роду, в чине капитана 1 ранга, был уже образцовым командиром корабля Ретвизан, участвовавшего при взятии голландского флота у Текселя. Здесь выказались его практические морские сведения и дерзкая отвага.

Грейг был ближайшим и надежнейшим сотрудником адмирала Сенявина в Корфу, выдающимся боевым деятелем при взятии Тенедоса и в сражениях при Дарданеллах и Афонской горе. При учреждении комитета для улучшения портов он состоял презусом кронштадтской экспедиции и потом, в комитете под председательством графа А. Р. Воронцова, между заслуженными адмиралами был единственным членом, имевшим штаб-офицерский чин. В Отечественную войну 1812 года Грейгу, состоявшему при главнокомандующем армией адмирале Чичагове, поручены были дипломатические сношения, для склонения некоторых держав к союзу с Россией против

Франции; а в следующем 1813 году он начальствовал гребным флотом при осаде Данцига и за отличие произведен был в вице-адмиралы.

Состояние Черноморского флота, портов и городов, поступивших под управление Грейга, находилось в крайне беспорядочном, запущенном положении; почти все требовало немедленных и значительных исправлений и улучшений, а многого и вовсе не было. Новый главный командир приступил к своей разнообразной и трудной работе с присущей ему сообразительностью, энергией и глубокими специальными сведениями.

За судостроение он принялся как отличный знаток теории и практики кораблестроения; держась параболического способа при образовании линий подводной части, он, следуя лучшим английским образцам, составил чертежи кораблей, фрегатов и разного рода мелких судов. Для увеличения их прочности слабый лес, получаемый из Польши, Грейг заменил более крепким из подольских казенных лесов. Начав строить суда по системе Сепингса, Грейг вводил все новые усовершенствования: железные кницы, медное крепление и обшивку медью подводных частей. На некоторые из этих полезных улучшений указывали уже давно, но приводили их в исполнение чрезвычайно медленно; о введении железных книц кораблестроитель Рамбург представлял еще в 1739 г., а об обшивании судов медью был указ в 1781 году. В Балтийском флоте из этого иное и делалось, но до Черного моря большая часть нововведений или не доходила, или вводилась весьма медленно.

Без крайней необходимости, Грейгом запрещено было килевание судов, как дорого стоящее и значительно расслабляющее корпус судна. Не оставлено без внимания и такое менее заметное обстоятельство, что суда, стоявшие в гавани в одном направлении, от большего нагревания солнцем одной части получают известные недостатки: для устранения этого введены бридели, на которых суда обращались по ветру.

Прежние корабли, служившие лет пять, шесть, были до того неостойчивы, валки и имели нижние порты так близко от воды, что даже при брамсельном ветре их приходилось задраивать и оставлять орудия нижнего дека в бездействии. Корабли же, строенные при Грейге, стали служить до тембировки иногда по 11, а с тембировкой и до 17 лет и имели весьма удовлетворительную остойчивость и другие хорошие морские качества. При нем начали вводиться на судах громоотводы, цепные канаты; каменный балласт заменился чугунным, кирпичные камбузы железными. В каютах явились иллюминаторы, и вместо сальных свеч завелись лампы, в фонарях вместо слюды начали вставлять стекла и пр.

По артиллерии он стал вводить на всех деках кораблей одно-калиберные орудия, чем увеличивалась сила залпа; ввел пушечные замки, скорострельные трубки, новый лучший состав для брандскугелей и множество других технических улучшений. Для гребного флота проектированы более длинные орудия; канонерские лодки, построенные по новым чертежам, вместо одной вооружались тремя 24-фунтовыми пушками; имея спускные мачты, они могли скрываться

в прибрежных камышах незамеченными неприятелем и, без мачт, легче выгребали при противных ветрах. Но эти усовершенствования по кораблестроению, артиллерии и другим частям, конечно, прежде всего потребовали улучшения всех портовых мастерских и также работающих для флота заводов. Поэтому отливка орудий, производившаяся неудовлетворительно на Луганском заводе, была переведена в Олонецкий, и установлена более высокая проба орудий и пороха. Усовершенствовано производство работ на Богоявленской парусной фабрике и Херсонском литейном заводе. Для облегчения и ускорения работ везде где только было возможно введены паровые машины, и древесный уголь заменен каменным; а это уменьшило стоимость одних железных работ на 80 процентов.

Полное внимание обращено было на безопасность плавания: приведено в должный порядок депо карт, изменена форма судовых нактоузов, для плавания и производства съемок заведены лучшие по тому времени инструменты, опасные места морей и рек с полной заботливостью и вниманием обставлены предостерегательными знаками и насколько позволяли средства с возможной скоростью строились маяки, число которых в то время было крайне недостаточно.

Паровые землечерпательные машины, углубившие Ингульский и Очаковский фарватеры, дали возможность прекратить судостроение в Херсоне и сосредоточить его в Николаеве. Наконец, при Грейге впервые явились в Черноморском флоте небольшие пароходы.

Высокое достоинство большинства нововведений заключалось в строгой их системе и верности взглядов адмирала. Вместо прежнего произвола флагманов и командиров, он все, что только было можно, подвел под строгие определенные правила. Разумнейшим основанием всех технических его нововведений были: «вес и мера». По данным, выведенным из научных и практических оснований, вычислены были размеры дерев рангоута, канатов и такелажа, вес якорей, не говоря уже о точном определении численности экипажа для каждого рода и величины судов.

Особенно заботливое и теплое внимание обращал Грейг на научное образование своих подчиненных. Экзамены мичманов производились под его личным председательством, которое делалось не для вида, а представляло весьма действительное средство для поднятия научных сведений офицеров. Во время этих экзаменов вопросы адмирала показывали экзаменующимся глубину и обстоятельность сведений в морских науках самого Грейга, допытывавшегося ясных ответов о самых мелких практических подробностях и именно в том направлении, в каком они требовались действительной службой. Случалось также, что адмирал сам писал инструкции для занятий с воспитанниками. На устроенной Грейгом в Николаеве астрономической обсерватории сведущий и любивший свой предмет Карл Христофорович Кнорре принес большую пользу Черноморскому флоту как учебными занятиями своими с офицерами и воспитанниками, так и введением на флот совершеннейших морских и геодезических инструментов, приданием точного научного характера производившимся съемкам и вообще возбуждением и реше-

нием разных астрономических вопросов, имеющих отношение к морской деятельности. Для желающих офицеров открыты были чтения лекций по теории кораблестроения, корабельной архитектуре, по всем частям механики и по физике, а в Севастополе основана офицерская библиотека. Желая скорее избавиться от мастеров-иностранцев, Грейг отправлял в Англию способных молодых людей для изучения разных портовых мастерств, в Балтику — для ознакомления с лучшим производством морских съемок и в Петербург — для изучения гражданской архитектуры, гравирования и пр.

Со вступления своего в должность главного командира Грейг ежегодно пять или шесть недель плавал с флотом, и это время было прекрасной практической школой как для команды, так и для офицеров и командира. Зорко следя за действиями каждого корабля, адмирал не пропускал без замечания ни одной ошибки, ни одного малейшего недосмотра. Появление на флагманском корабле сигнала: «кто вахтенный лейтенант», до разъяснения дела, возбуждало большую тревогу не только провинившегося вахтенного, но и самого командира судна. Грейг значительно усовершенствовал сигнальную часть и ввел буквенный телеграф, который впоследствии, в 1828 году, принес большую пользу при осаде крепости Варны.

Приказы адмирала, в плаваниях и на берегу, представляли для служащих практическое, доступное пониманию каждого руководство для разнообразных случаев служебной деятельности. Так например, не говоря уже о вопросах, непосредственно касающихся служебной стороны морского дела, в этих приказах указывались правила для устранения тогда еще очень мало известной девиации, правила для производства метеорологических наблюдений и пр.

Сделаны были улучшения в положении матросов; так например, канифасные шинели заменены суконными, увеличением артельных денег улучшена пища, и для устранения злоупотреблений артельщикам предоставлено право браковать негодный провиант и мундирные материалы.

Для обучения дочерей матросов в Николаеве и Севастополе устроены училища. Недостаток казарм заменен удобным помещением на блокшифах, и для облегчения матросов на валовые работы вместо них стали посылать арестантов. Вместе с этим значительно были ограничены зверские, жестокие телесные наказания матросов строгим запрещением за обыкновенные проступки наказывать линьками или розгами более 25 ударов, а за более важные не расправляться самим, а непременно предавать провинившихся суду, для чего назначались особые комиссии.

В городах, подведомственных Грейгу, быстро строились необходимые здания, улучшались госпитали и богадельни, устраивались водопроводы, бульвары, мосты, рынки; приводилась в лучший порядок пожарная часть и пр. Одним словом, по мере имеющихся средств, делалось все, что могло улучшить благоустройство городов. Для защиты Севастополя со стороны моря возведены были батареи с ядрокалительными печами, а другие предполагаемые им средства защиты не осуществились и остались в проектах, в числе которых находились:

полный план береговой оборонительной линии на 120 листах, устройство вооруженного батареями мола, который превратил бы рейдовую бухту в гавань, проект для сохранения севастопольских бухт от обмеления, проект постройки каменной пристани кругом бухт, проект углубления днепровских гирл, разведение шелковичных червей и многое другое.

ГЛАВА XV

ОБЩЕЕ СОСТОЯНИЕ РУССКОГО ФЛОТА ПОСЛЕ РАЗГРОМА НАПОЛЕОНА I

Разделение флота на дивизии и бригады

В 1804 году Балтийский флот разделен был на три дивизии, имевшие флаги белый, синий и красный, утвержденные Петром I. Адмиралами белого флага назначены Ушаков и Ханыков, синего — маркиз де-Траверсе и Макаров, красного — Тет. В то же время установлены правила о флагах и вымпелах судовых и шлюпочных. Дивизии разделялись на бригады. Впоследствии, в 1816 г., постановлено, чтобы в Кронштадте находилась одна дивизия, состоящая из трех бригад, одна в пять и две по 4 экипажа; в Ревеле также одна дивизия из двух бригад, каждая по 4 экипажа; в Финляндии одна бригада из 5 экипажей и в Архангельске одна бригада из 4 экипажей. Черноморский флот состоял из одной дивизии, разделенной на три бригады.

Разделение морских команд на экипажи и роты

В 1810 году произведено коренное преобразование в составе морских команд разделением их на экипажи и роты. Существовавшие со времени Петра I в числе судовых экипажей морские солдаты отчислены к армии, а исполнение обязанностей их возложено на матросов, которым дали ружья, военную амуницию и стали обучать фронтовой службе. Относительно судов введен такой порядок, чтобы по возвращении из плавания они не оставались, как было до сих пор, в ведении своих командиров, а передавались бы капитану над портом, в котором они зимуют.

Каждый флотский экипаж был составлен из четырех рот и имел около 400 человек. В Балтийском флоте определено иметь 52 экипажа корабельных и 8 гребных; в Черноморском 31 экипаж корабельный и 4 гребных и в Каспийской флотилии 3 корабельных экипажа.

Таким образом, полное число экипажей было 98; но по наличному числу людей их сформировали только 82, предполагая недостающие добавить впоследствии. Экипажи различались по номерам, корабельные отдельно от гребных. Первые 52 номера присвоены эки-

пажам Балтийского флота, следующие от № 53 до 83 — экипажам Черноморским и от № 84 до 86 включительно — экипажам Каспийской флотилии. Номера гребных экипажей были: Балтийского флота от № 1 до 8 и Черноморского от № 9 до 12 включительно. Морская артиллерия разделена была на бригады, каждая из 6 рот. В Балтийском флоте таких бригад было 6, в Черноморском 4; а в Каспийской флотилии одна артиллерийская рота. Таким же образом на экипажи и роты были разделены ластовые, мастеровые и даже комиссариатские команды.

Такой состав экипажей существовал только до 1816 года, когда корабельные и гребные экипажи слились под одно общее название «флотские экипажи», из которых каждый состоял из восьми рот. В Балтийском флоте экипажей нового состава положено 27, в Черноморском 17 и в Каспийской флотилии 1. Номера экипажей были в Балтийском флоте от 1 до 27, в Черноморском от 28 до 44 включительно и в Каспийской флотилии 45-й экипаж.

Баллотировка при производстве в чины

Баллотировка, как средство справедливейшего выбора достойных к повышению в следующие чины офицеров, установлена в нашем флоте еще Петром I. Правила баллотировки, изменяясь в подробностях, сохранились до настоящего времени, в которое они получили некоторые улучшения и более правильный порядок. Так например, младшие чины отстранены от баллотирования старших, уничтожены шары, выражающие «сомнение», и оставлены только два разряда: достоин или недостоин. Баллотировать положено не во все чины, а только в те, которые по обязанностям своим представляют значительную разницу, как например чины: капитан-лейтенанта, капитана и флагмана. Производство из гардемаринов в мичмана и из мичманов в лейтенанты производили по экзамену; из лейтенантов в капитан-лейтенанты, из капитан-лейтенантов в капитаны и из капитан-командоров в контр-адмиралы по баллотировке. Старшинство офицеров, производимых по баллотировке, определялось по количеству удовлетворительных шаров; и у кого было более трети неудовлетворительных, тот считался забаллотированным. Забаллотированные два раза отставлялись от службы с половинной пенсией или на инвалидное содержание, если они выслужили; но полной пенсии они лишались, хотя бы прослужили 40 и более лет. Для производства из гардемаринов в мичмана кроме удовлетворительно выдержанного экзамена еще требовалось сделать пять морских кампаний; а при производстве из мичманов в лейтенанты — не менее 4 лет службы в чине. На открывающиеся вакансии флагманов половинное число производилось по царскому приказу и половина по баллотированию; в капитаны по царскому приказу производилась четвертая часть, в капитан-лейтенанты — шестая, а остальные по баллотировке.

Отправление волонтеров в Англию

Отправления морских офицеров на службу волонтерами на английский флот, бывшие в предшествовавшие годы, продолжались

и дальше. Так, с 1802 по 1804 года были посланы 4 лейтенанта и 5 мичманов и до 20 гардемаринов морского корпуса. В числе лейтенантов находился известный впоследствии адмирал П. И. Рикорд. Гардемарины же отправлены были в первый раз по распоряжению министра Чичагова, который полагал, что для флота полезнее будет практически образовать большее число юношей-воспитанников, нежели немногих офицеров, содержание которых за границей обходилось втрое дороже. Кроме гардемаринов, в то же время отправлено такое же число учеников, окончивших курс в училищах корабельной архитектуры и штурманском. Первые посылались для усовершенствования в деле кораблестроения и механике, и из них впоследствии вышло несколько хороших корабельных инженеров, в числе которых был И. А. Амосов. Штурманские же ученики посылались для изучения разных портовых мастерств: столярного, мачтового, парусного, канатного; по их возвращении в Россию они получали места мастеров или помощников мастеров.

Находившиеся в Англии офицеры и гардемарины в продолжение своей пятилетней службы волонтерами на военных судах почти постоянно были в плаваниях в Атлантическом и Тихом океанах, некоторые из них участвовали в Трафальгарском сражении, и еще во время пребывания в Англии 18 гардемаринов были произведены в мичмана. В числе этих волонтеров был Михаил Петрович Лазарев и другие выдавшиеся своей последующей службой офицеры.

Портовые постройки

В 1802 году в Петербурге учрежден «Комитет для поправления портов», обязанность которого заключалась в надзоре в балтийских портах за исправным содержанием существующих строений и возведением новых. Подчиненные комитету «экспедиции» находились в портах Кронштадтском, Ревельском и Петербургском. Эти учреждения, принесшие известную долю пользы, существовали до 1827 года, когда они были преобразованы в «Строительный департамент» и подчиненные ему портовые «Строительные комиссии».

Петербургский порт

Перенесение, по проекту Грейга, Петербургского адмиралтейства в Кронштадт, начавшееся при Екатерине II, приводилось постепенно в исполнение, и к началу XIX века большая часть зданий Петербургского главного адмиралтейства опустела, и только середина его, близ шпица, сохранила вид жилого помещения. В остальных же частях здания снаружи тянулись сплошные стены без окон, окруженные высоким земляным валом и наполненным водой рвом. Безобразя своей угрюмой наружностью центральную часть столицы, тогдашнее адмиралтейство представляло разительную противоположность с соседним величественным зданием Зимнего дворца.

Приведение адмиралтейства в лучший вид было такой вопиющей необходимостью, что в 1806 году, несмотря на военное время, было приступлено к переделке здания по проекту талантливого архитектора Захарова, которому было поручено и самое производство работ.

Грандиозное создание Захарова до настоящего времени в общем почти сохранило свой наружный вид. Главное изменение против первоначального проекта составляет надстройка на всем здании третьего этажа, тогда как у Захарова трехэтажными сделаны были только павильоны и выступы, отличенные колоннами, а части, лежащие между ними, были двухэтажные, украшенные рядом стоящих на них трофеев. Кроме того, впоследствии, были сняты обветшалые статуи, находившиеся у павильонов, выходящих на Неву, и у двух ворот. Внутренние помещения здания, сообразно новым потребностям, впоследствии получили другое назначение.

Окружавший адмиралтейство вал срыт, ров засыпан при перестройке здания, и вокруг всего адмиралтейства устроен прекрасный бульвар. С прекращением в этом адмиралтействе судостроения были выведены почти все портовые мастерские, а в недавнее время засыпан и канал, проходивший между наружным и внутренним фасадами здания, места бывших эллингов застроены частными домами, а на бывшей перед адмиралтейством площади разведен сад.

Возобновленное Захаровым здание адмиралтейства сохранило место и размеры, первоначально назначенные для него самим основателем флота. Здесь наш великий моряк неустанно трудился то с топором плотника, то с карандашом кораблестроителя, то с пером законодателя. Здесь были им самим, как корабельным мастером, и по его чертежу построены корабли П о л т а в а и Л е с н о е, по справедливости считавшиеся лучшими кораблями того времени. Здесь он по 14 часов в сутки трудился над созданием морского устава, и в этом же здании, под руководством его, происходили заседания основанной им Адмиралтейств-коллегии, почти целое столетие управлявшей нашим флотом и морским ведомством. Несколько фолиантов собственноручных записок и заметок Петра I, набросанных им в бытность в адмиралтействе, представляют наглядное драгоценное свидетельство его специально морских сведений, сообразительности, неутомимого трудолюбия и горячей заботливости о любимом создании его, нашем родном флоте.

В перестроенном наружном корпусе здания главного адмиралтейства удобно разместились все центральные административные учреждения морского ведомства: Департамент министра, Адмиралтейств-коллегия и Адмиралтейский департамент с подчиненными им учреждениями, библиотека, музей, а во внутреннем корпусе мастерские и магазины, необходимые при судостроении.

Не ограничиваясь целесообразным внутренним расположением, понимающий значение его строитель в аллегорических украшениях старался вполне выразить специально морское назначение адмиралтейства. Сообразно духу времени, в этих аллегориях главную роль играла мифология. Для ознакомления с характером украшений укажем на барельеф над большой аркой под шпицем, представляющий создание флота Петром I: Нептун передает свой трезубец, эмблему власти над морями, Петру, стоящему на корабельной верфи на берегу Невы. Подле царя богиня мудрости Минерва и статуя победы. К строящимся кораблям услужливые тритоны, изображающие Волгу, Волхов и другие реки, приносят лес, веревки, якоря и пр. Это их

дань новой владычице Неве, представленной в виде женщины, держащей весло с гербом Петербурга. Урна ее, эмблема реки, обвита лаврами в ознаменование побед, одержанных на берегах ее Александром Невским и самим Петром. Близ Невы, на середине барельефа, возвышается скала, на которой под тенью лаврового дерева, обвешенного щитами с гербами губерний, сидит женщина, представляющая Россию. На голове ее корона в форме городских башен, в правой руке палица Геркулеса — эмблема силы, в левой рог изобилия, к которому прикасается своим кадуцеем бог торговли Меркурий, а у ног его видны кипы товаров, означающие, что материальные богатства страны приобретаются торговлей. С другой стороны — Вулкан складывает к ногам России выкованные им перуны и разное оружие, необходимое для поражения врага. Наверху парящая Слава несет русский флаг над морем, на котором виден созданный Петром флот, окруженный толпой ликующих тритонов.

Барельефы на других фронтонах представляют в подобных же аллегорических изображениях: награды за морские и военные подвиги, за успехи фабрик и мануфактур и пр. Множеству фигур и статуй, находящихся по углам фронтонов у главных входов и над верхней колоннадой вокруг шпица, присвоены были самые разнообразные значения: главных рек России, стран света, времен года, месяцев, четырех стихий. Почему-то попали сюда и некоторые герои древности, имеющие весьма отдаленное отношение к флоту, как например, Пирр, Ахиллес, Аякс и Александр Македонский. Сохранившиеся до настоящего времени две группы у входа в большую арку под шпицем, по официальным документам, представляли «грациев или морских нимф», поддерживающих глобусы. Флагштоки на двух павильонах, выходящих на Неву, держат дельфины, и на вершине шпица, как венец всего здания, находится корабль под всеми парусами. Все это показывает, что наш русский архитектор во всех мельчайших подробностях сумел сохранить морской характер здания и оставил в нем прекрасный памятник своего высокого таланта и изящного вкуса.

Перестройка адмиралтейства производилась постепенно, частями, начиная с фасада, обращенного к стороне Зимнего дворца, и осенью 1810 года в возобновленном здании уже происходили заседания Адмиралтейств-коллегии и ее экспедиций. Все произведенные работы стоили почти 2½ миллиона рублей, и, несмотря на военное время, щедрый отпуск сумм не только ни разу не приостанавливался, но даже в страшно тяжелый для государства 1812 год на перестройку адмиралтейства была отпущена 421 тысяча рублей.

В новом Петербургском адмиралтействе происходило строение 74-пушечного корабля С е л а ф а и л и приступлено к углублению реки Мойки, обделке части берега ее, прилегающей к верфи, планировке местности, устройству элингов, мастерских и всего необходимого для кораблестроения. Кроме того, в видах усиления кораблестроения, при впадении в Неву реки Охты, на месте бывшей шведской крепости Ниеншанц, морским ведомством приобретена покупкой земля, и на ней в 1806 году начали устраивать верфь, с которой в 1812 году спущено первое судно фрегат П о л л у к с; а в 1814 году — 74-пушечный корабль Ф и н л а н д.

Охтенские плотники

Переселенные в Петербург Петром I охтенские плотники, селения которых находились близ новой верфи, долгое время были полезными и искусными рабочими при кораблестроении; но впоследствии, ознакомясь со столичными требованиями, они занялись более выгодными ремеслами, начали брать подряды и т. п., а на обязательные для них адмиралтейские работы, вместо себя, нанимали плохих работников. Это привело к тому, что в 1803 году найдено было более выгодным для казны обязательную работу охтян заменить определенным оброком, которого в пользу адмиралтейства собиралось до 25 тыс. рублей.

Кронштадт

В Кронштадте построены офицерские и служительские флигеля, окончательно отделаны обводный адмиралтейский канал и провиантские магазины. Приобретен казной от частного лица дом «для жительства генералитету»; а из сада его, с присоединением сада, купленного в 1808 году у Грейга, и также садов, принадлежащих казне, устроен «для кронштадтских жителей» один сад, послуживший основанием нынешнему «летнему».

Ревель

Не исправляемая капитально Ревельская гавань разрушалась все более и более. Наконец, в 1802 году видимая опасность для судов, зимовавших в Ревеле, заставила строительную экспедицию приступить к исправлению старой военной гавани. Работы вяло тянулись несколько лет, покуда два следующие обстоятельства не возбудили внимание к этому делу: в сентябре 1806 года сильной бурей размыло западную стенку гавани, и в самой гавани было замечено быстро увеличивающееся обмеление. В следующем же году приступлено к постройке новой военной гавани, рассчитанной на помещение 27 кораблей. Работы производились по частям, и срубы пятой, последней части стенки опущены на дно зимой на 1820 год. Осенью строение было окончено и, по словам официального донесения, «гавань приведена в такое состояние, что (в ней) весь флот удобно поместится и спокойно стоять может». Пространство, занимаемое гаванью, было более 25 тыс. квадратных сажен. При окончании постройки новой гавани стенку старой, разобрав верхнюю ее часть, обратили в пристань.

Свеаборг и Вильманстранд

По овладении крепостью Свеаборг, в 1808 году при ней учрежден был Свеаборгский порт, первым начальником которого назначен вице-адмирал Сарычев. В том же году другой бывший в Финляндии, на озере Саймо, Вильманстрандский порт упразднен, как потерявший всякое военное значение при перенесении границы нашей со Швецией

к реке Торнео. Все находившееся в Вильманстрандском порту казенное имущество было сдано сухопутному начальству в Выборге, а суда переведены в Нейшлот и обращены в перевозные.

Архангельск

В Архангельском порту разрешено строить 11 флигелей для офицеров, 6 казарм для нижних чинов, сараи для разбивки на плазе корабельных членов, для обделки их и хранения, помещение для чертежной и магазин для экипажеских припасов. На все это предполагалось употребить до 116 тысяч рублей; а в 1803 году повелено исчисленную «на окончательное устроение Архангельского адмиралтейства в прежнем обширном его виде» сумму 560 тысяч рублей отпустить из государственного казначейства в течение 6 лет.

Черноморские порты и упразднение Таганрогского

Возведение новых построек и улучшение существовавших в портах Черного моря, главным образом, произошло в управление Грейга; а в 1816 году в Азовском море упразднен Таганрогский порт, «как признанный более ненужным». В нем оставлен только один адмиралтейский комиссионер для получения и отправления оттуда железа и якорей, доставляемых из Сибири для Черноморского флота.

Астрахань

По причине обмеления реки перед Астраханским адмиралтейством еще во второй половине XVIII века поднимался вопрос о перенесении судостроения в более удобное место на реку Цареву, один из притоков Волги, но составленный тогда проект не получил утверждения. В 1803 году совершенная ветхость портовых строений заставила возобновить вопрос о перенесении адмиралтейства на реку Цареву; выбор места, соображения и переписка тянулись до 1815 года, и когда на Цареве заложили эллинг для починки судов, то ранее окончания его постройки убедились, что против эллинга проток с каждым годом мелеет, и место проектированных доков заносится илом. Так дело тянулось до 1821 года, когда в управление Астраханским портом вступил энергичный и образованный генерал-майор Орловский. Он нашел, что при недостаточном числе судов Каспийской флотилии большинство астраханских портовых строений было в развалинах, запасов налицо никаких и мастеровых недостаточно. Донося о таком жалком положении порта, Орловский приводил убедительные доказательства о неудобствах строения судов для здешней флотилии в Казани и ходатайствовал о перенесении его в Астрахань и об устройстве здесь адмиралтейства на новом, удобном, избранном им месте, на волжской песчаной косе. Но несмотря на настоятельные представления Орловского и сочувствие к этому делу самого морского министра Моллера, переписка о перенесении судостроения в Астрахань продолжалась три года, и только в 1824 году отпущены были деньги на этот предмет, и явилась возможность приступить к работам.

Охотск и Петропавловск

В 1803 году утверждены были штаты для Охотского порта, по которым начальнику порта, назначаемому из морских офицеров, подчинен был, как коменданту, и самый город. Поэтому начальник порта состоял в подчинении морского министерства и генерал-губернатора Тобольского и Иркутского. По крайне неудобному морскому положению Охотского порта, с давнего времени приискивали для него другое, более удобное место, и так как такого на берегах Охотского моря не оказалось, то в 1812 году военным портом был сделан Петропавловск, находящийся на восточном берегу полуострова Камчатка, куда переведено и морское управление. Охотский же порт, потерявший прежнее значение, только временно посещаем был судами, принимавшими здесь казенные грузы для доставления в Петропавловск.

Иркутск

В Иркутске находилось адмиралтейство, построенное первоначально вне города, но при расширении его вошедшее в городскую черту и окруженное обывательскими домами, которое было в постоянной опасности от пожаров. Кроме того, недостаточная ширина реки представляла неудобство при спуске судов, и поэтому адмиралтейство со всеми его строениями было перенесено за город, за реку Ушаковку. Для постройки и исправлений казенных судов, плавающих по Байкалу, при Иркутском адмиралтействе находилось 3 офицера и около 90 нижних чинов морского ведомства.

Верфи и число построенных судов

Для Балтийского флота линейные суда строились в Петербурге, Архангельске и один 110-пушечный корабль Ростислав — в Кронштадте, для Черноморского флота — в Херсоне, Николаеве и Севастополе, суда для Каспийской флотилии — в Казани. Кроме линейных, на тех же верфях и в других местах строились мелкие суда различных типов. В Сибири, для местных надобностей, небольшие, преимущественно транспортные суда строились в Охотске, а для плавания по озеру Байкалу — в Иркутске.

Всего в первой четверти XIX века построено линейных: 53 корабля и 38 фрегатов; из числа их в Петербургском порту 26 кораблей (в Главном адмиралтействе 22, в Новом 3, на Охте 1) и 33 фрегата (в Главном адмиралтействе 10, в Новом 2, на Охте 11), 1 корабль в Кронштадте и 26 кораблей и 15 фрегатов в Архангельске. В Черноморских портах построено 23 корабля (в Херсоне 16, в Николаеве 7) и 12 фрегатов (в Херсоне 8, в Николаеве 3, в Севастополе 1). Для Каспийской флотилии построено в Казани 12 судов (3 бомбардирских, 4 корвета, 5 бригов) и один бриг в Астрахани.

Первый пароход Балтийского флота Скорый, в 30 сил, построен в 1817 году близ Петербурга на Ижорских заводах, и второй, Проворный, в 80 сил, там же в 1825 году. Первые пароходы Черноморского флота были построены в Николаеве: Везувий

в 1820 и 14-пушечный Метеор в 1825 году. Замечательно, что нашему морскому министерству еще в 1812 году предлагали пароходы Фультона, с обещанием, что с пассажирами они будут проходить расстояние между Петербургом и Кронштадтом в $4\frac{1}{2}$ часа, а с грузом — в 6 часов; но это предложение тогда не было принято.

Из кораблестроителей наиболее замечательны по числу и достоинству работ были: в Архангельске — Курочкин, в Петербурге — Стоке и др. и начинающие свою практическую деятельность молодые строители: Амосов, Попов и в Астрахани — Бурачек.

Заготовление лесов и других предметов

«Лесной департамент», учрежденный незадолго до образования министерств, отошел в министерство финансов, на которое тогда возложено было и заготовление корабельных лесов. В 1810 году, когда Лесной департамент вошел в состав бывшего при министерстве финансов департамента Государственных имуществ, то к последнему перешла и обязанность заведывания лесами. Но независимо от этого общего положения все собственно «корабельные леса» находились в ведении Адмиралтейств-коллегии и были разделены на три округа: «Низовой» — по бассейну реки Волги, «Северный» — Северной Двины и «Западный» — Днепра. В первых двух округах учреждены особые правления, и в составе каждого из них находился корабельный мастер. Западный же округ, до времени, оставался в ведении местного лесного начальства. Низовой округ заготовлял леса для балтийских портов и Каспийской флотилии, Северный для Архангельского порта, а Западный для черноморских портов. Доставка лесов от местных пристаней к портам лежала уже на обязанности морского министерства. Заготовление всех прочих предметов, необходимых для кораблестроения и вообще для флота и морского ведомства, производилось тремя способами: казенными заводами, находящимися в ведении морского и других ведомств, подрядами и покупкой через комиссионеров.

Артиллерия

Относительно калибра судовых орудий в нашем флоте до начала XIX века держались екатерининского «положения» 1767 г., разумеется, с некоторыми изменениями, как например, введены были единороги (длинные гаубицы) картаульные (пудовые) и полукартаульные (полупудовые); кроме того, употреблялись не упомянутые в этом положении мортиры и фальконеты. В 1803 году, на основании опытов, производимых у нас и за границей, доказавших преимущества коротких пушек перед длинными, было решено для вновь строящихся кораблей отливать на Олонецких заводах пушки «по шведской пропорции» со следующими усовершенствованиями: вместо обточки наружной поверхности орудия производить выковку молотами; канал, после сверления, полировать и дно канала делать полушарное; подъемные клинья орудия заменить поставленным в винграде винтом, и отливать орудия с планками для приделывания к нему с обеих сторон замков и мишеней. Через два года после этого,

по поводу «последовавших перемен по морской артиллерии относительно калибра орудий», в 1805 году состоялось «положение», определяющее число, род и калибр артиллерийских орудий для разного типа судов, от стопушечного корабля до пакетбота, включая и бомбардирские суда. В этом «положении» наибольший калибр орудий для корабельных пушек назначен 36-фунтовый, карронад 24-фунтовый, батарей фрегатов пушки 24-фунтовые, бригов и люгеров карронады 24-фунтовые, для бомбардирских судов мортиры 5-пудовые и гаубицы 3-пудовые. Этого «положения» держались всю первую четверть XIX века также с некоторыми неизбежными изменениями, например употреблением единорогов, не упомянутых в положении, и некоторыми другими.

Гидрографические работы в Балтийском, Черном и Азовском морях

Капитан-командор Сарычев, проверив и исправив работы Нагаева, в 1809 году издал Атлас Финского залива и Балтийского моря. Но затем для частных промеров и съемок ежегодно посылались отдельные суда или небольшие отряды. Общая сводка из произведенных ими работ, пополненная другими источниками, вошла в Атлас Балтийского моря, изданный в 1823 г. директором маяков Спафарьевым.

В Черном море в начале XIX века капитан-лейтенант Влито описал часть анатолийского берега, от мыса Стефанос до Самсуна; а лейтенант Будищев с мичманом Критским — берег от Одессы до Босфора. Впоследствии Влито и Критский описывали Азовское море, и из этих и некоторых прежних работ составлены частные и генеральные карты Черного и Азовского морей, изданные в 1817 году. Опись Черного моря в 1820 году, по поручению французского правительства, производил капитан Готье при содействии русского капитан-лейтенанта Берха и штурмана Григорьева. Составленные ими карты долго употреблялись при плавании наших судов по Черному морю и впоследствии сведения, доставленные этой экспедицией, вошли в число материалов при составлении нового атласа.

В Каспийском и Охотском морях и на Байкале

В Каспийском море производились описные работы с 1808 по 1813 год, под начальством штурмана Колодкина, и составленный им атлас этого моря был издан в 1826 году. С 1823 по 1825 год капитан-лейтенант Басаргин исследовал волжские устья и берега моря, от Четырехбугорного острова до Аграханского залива и от острова Сарры до пролива Апшеронского. В Сибири описано озеро Байкал, и в 1817—1819 гг. лейтенантом князем Шаховским сделана съемка северного берега Охотского моря.

Плавание Лазарева к Новой Земле

Кроме этих съемок на близких внутренних морях России гидрографические исследования коснулись и негостеприимных вод Се-

верного Ледовитого океана. В 1819 году для описи острова Новая Земля отправлен был к Маточкину Шару на бриге Новая Земля лейтенант Андрей Петрович Лазарев, впоследствии командовавший одной из дивизий Балтийского флота. Чрезвычайное обилие льдов не дало возможности даже приблизиться к берегу, и Лазарев, после нескольких безуспешных попыток пробраться между льдов, в начале сентября должен был возвратиться в Архангельск. Донесение своему местному губернатору молодой моряк, видимо глубоко тронутый своей неудачей, оканчивает следующей оригинальной фразой: «Если неуспех, при всей моей дерзости преодолеть препятствия самой природы, есть мой проступок, то прошу ваше превосходительство взыскать на мне».

Плавание Литке к Новой Земле

К той же Новой Земле и на том же бриге лейтенант, потом произведенный в капитан-лейтенанты, Ф. П. Литке с 1821 по 1824 год сделал 4 плавания. Первое из них по причине льдов, окружавших остров, было так же безуспешно, как и плавание Лазарева. В 1822 году, по выходе из Архангельска, Литке сначала сделал обозрение Лапландского и Мурманского берега, от мыса Святой Нос до устья реки Колы, и описал находившиеся у этого берега рейды и гавани, при которых были становища мореходов-рыбопромышленников. Достигнув Новой Земли, он направился вдоль западного ее берега к северу и, встретив 11 августа на широте 76°35′ непроходимые ледяные поля, возвратился к Маточкину Шару. Осмотрев его и южный берег Новой Земли, Литке возвратился в Архангельск. В плавание 1823 года Литке произвел опись Лапландского берега, начиная от Оленьего острова, и также северного берега пролива Маточкин Шар, южный берег которого описан был еще в 1768 году штурманом Розмысловым. Четвертое плавание в 1824 году, по причине непроходимых льдов, относительно Новой Земли было почти так же безуспешно, как и первое; но оно вознаграждалось успешными работами двух других экспедиций, находившихся также под начальством и руководством Литке: лейтенант Демидов, на бриге Кетти, производил промер Белого моря, и описные работы, начатые штурманом Ивановым в устьях Печоры в 1821 году, были закончены им в 1824 г.

Трудность этих плаваний, кроме борьбы со льдами, увеличивалась еще отсутствием верных карт. Бриг, попадая два раза на неизвестные мели, едва не разбился: первый раз на совершенно открытом месте при выходе из Белого моря, а второй в Карском проливе, где у брига вышибло руль и обратило в щепы часть киля. Примером неверности прежних карт может служить расстояние между мысами Канин и Святой Нос, обозначенное на карте 24-мя морскими милями более настоящего, и множество других неверностей, в числе которых было отсутствие обозначения опаснейших банок, лежащих на фарватере. Сроднившийся с опасностями и по характеру своему мало поддававшийся внешним влияниям, Литке описывает так одну из ночей плавания своего во льдах: «беспокойная ночь сия сделала глубокое на всех нас впечатление. Нас окружали со всех сторон мель-

кавшие сквозь мрак, подобно призракам, ледяные исполины; мертвая тишина прерываема была только плеском волн о льды, отдаленным грохотом разрушающихся льдин и изредка глухим воем моржей; все вместе составляло нечто унылое и ужасное»...

Экспедиция Врангеля и Анжу к Северному Ледовитому океану

В 1820 году отправлены были две экспедиции под начальством лейтенантов Врангеля и Анжу с целью продолжения гидрографических работ 30 и 40-х годов XVIII века. Предполагалось описать берег океана от Шелагского мыса до Берингова пролива с устьями впадающих на этом пространстве рек, а также сделать съемку близлежащих островов и удостовериться, не находится ли против этого берега еще и других, более отдаленных. Работы обеих экспедиций начались в 1821 году. Врангель из Нижне-Колымска дошел до Шелагского мыса, а помощник его мичман Матюшкин до мыса Островного, в земле чукчей. Потом они оба вместе на нартах, запряженных собаками, проезжали по замерзшему океану в разных направлениях и, осмотрев пространства до широты 70°52′, никаких признаков земли не заметили. Осмотрев группу Медвежьих островов, они возвратились в Нижне-Колымск. Отсюда сам Врангель отправился для описи вверх по Колыме, Матюшкина с доктором Кибером послал к Большому и Малому Анюям, а штурману Козмину поручил продолжать съемку океанского берега. Весной 1822 года Врангель с Матюшкиным и Козминым повторили поездку по льду и, доезжая до широты 72°2′, также никаких новых островов не открыли.

В 1823 году Козмин сделал съемку Медвежьих островов и Крестовых, а Матюшкин с Кибером Чукотского берега до Северного мыса.

Анжу с помощником своим штурманом Бережных исследовали берег океана от реки Яны до Индигирки, сделали съемку устьев обеих рек, островов: Котельного, Фадеевского и Новой Сибири, проверили положение Ляховских островов и песчаной отмели между островами Котельным и Фадеевским и, доезжая на нартах до широты 74°3′, также никаких признаков земли не заметили.

Экспедиции Врангеля и Анжу, пользуясь более совершенными научными способами и превосходнейшими инструментами, сравнительно со своими предшественниками аннинского времени, произвели несравненно вернейшие работы и собрали драгоценные научные сведения о посещенных ими местах. Врангель издал прекрасное описание совершенной им экспедиции, а Анжу лишен был этой возможности по причине пожара своего дома, при котором уничтожились все находившиеся у него бумаги.

Суровые климатические условия экспедиций оставались прежние и представляли прежние опасности, особенно при отдаленных поездках по ледяным пустыням океана. Во время описанных работ морозы иногда были так велики, что налитая в искусственный горизонт ртуть застывала прежде, чем наблюдатель успевал взять высоту светила, и тогда надобно было, сохраняя прежнее положение, дожидаться, покуда согретую ртуть не вольют снова в прибор.

Маяки

Полезная деятельность Адмиралтейского департамента особенно благотворно выразилась в заботливости о безопасности плавания в водах, наиболее посещаемых нашими военными судами. Бедное и недостаточное освещение и ограждение знаками Финского залива и принадлежащей России части берега Балтийского моря было приведено в лучшее состояние сравнительно с прежним. Вновь построены маяки при устье реки Наровы, на островах Финского залива: Сommерсе, Экгольме, Наргине и Оденсгольме; в Ревеле — Екатеринтальский; при входе на рейд на банке Мидельгрунт поставлен пловучий маяк и в Балтийском море у острова Эзеля построен маяк Фильзандский. Кроме того, как отличительные дневные знаки, поставлены башни: в Финском заливе на Стирсунде, Долгом Носе, Биоркэ, Нерве, Стеньшхере, Родшхере; а при входах на рейды и в других более опасных местах расставлены второстепенные меньшие знаки. В Каспийском море построен маяк на острове Жилом и в Белом — на мысах Пулонгском и Орловом.

Из существующих маяков улучшены перестройкой или освещением: Толбухин, Сескарский, Гогландские, Кошкарский, Рунский, Домеснесские, Рижские и Цирлихский (Сфальферордский). Все маяки начали освещаться масляными лампами, и для усиления их света введены посеребренные рефлекторы. Одним из важных улучшений было установление точного однообразного порядка во времени освещения маяков. Балтийские положено освещать со вскрытия льда до половины мая и с начала июля до конца навигации. Это упорядочение, необходимое для безопасности плавающих судов, осуществилось однако с большими затруднениями и переговорами благодаря тому, что некоторые из маяков, как то: Рунский, Дагерордский, Сфальферордский и Домеснесские, находились в частном владении и пользовались особенными правами, полученными еще от шведского правительства. Из таких маяков: Домеснесские находились на мысе Дондаген и принадлежали к майорату баронов Сакенов. По контракту, заключенному в 1680 году шведским правительством с владельцем имения, он за освещение двух маяков получал ежегодно 2.500 талеров. Впоследствии, в 1721 году, этот контракт получил утверждение и от русского правительства, и только после продолжительных переговоров с владельцем в 1817 году состоялось соглашение: оставляя маяки в собственности владельца и производя ему за освещение их прежде получаемую сумму, порядок освещения маяков подчинить морскому министерству. Тому же условию подчинились и другие маяки, находившиеся в частном владении.

В 1807 году состоялось «положение» о содержании маяков и штате их команды; в должность директора маяков назначен капитан 2 ранга Леонтий Васильевич Спафарьев, много плававший и образованный моряк. Благодаря удачному выбору такой достойной личности, наше маячное дело и вообще заботы о безопасности плавания в наших морях приняли должное направление. Преданный своему делу, неутомимо и энергично трудящийся Спафарьев привел вверен-

ную ему часть в такое совершенство, какое было только возможно по современным ему научным сведениям и отпускаемым на этот предмет суммам.

Морская торговля

Для поощрения и развития морской торговли принимались разные меры. В 1802 году разрешено было для службы на купеческих судах увольнять флотских офицеров и штурманов, с производством им от казны половинного жалованья и с оставлением при них денщиков, и также увольнять на эти суда на трехгодичный срок изъявивших желание унтер-офицеров и матросов с производством им жалованья как вольнонаемным. Для развития на севере сельдяного и китобойного промыслов по ходатайству министра коммерции графа Румянцева образована была акционерная «Беломорская» компания с значительными привилегиями и льготами. Но благодаря неумелым распоряжениям директора ее гессен-кассельского купца Дербекера и принятию Россией континентальной системы, эта компания, несмотря на сильную поддержку министра, в 1813 году принуждена была ликвидировать свои дела. В продолжение своего управления министерством Румянцев, где только представлялась возможность, оказывал горячее содействие нашей морской торговой деятельности: так например, когда архангельский купец Анфилатов, желая завязать непосредственные торговые сношения с Американскими Соединенными Штатами, готовился отправить туда с русскими товарами свои три корабля, то с товаров, отправляемых на его судах и также привезенных на них в Россию, повелено не брать никаких пошлин, что по исчислению таможни составляло сумму около миллиона рублей. При поощрениях сохранялись и важные льготы морской торговле, дарованные в 1800 году Павлом I: дозволение строить мореходные суда из лесов казенных дач, с небольшой платой попенных денег сообразно длине судна. При этом, для лучшего строения таких судов, дозволялось из ближайшего адмиралтейства приглашать корабельного мастера; наконец, установлена была премия за каждый рейс с товаром к иностранным портам и обратно. Премия определялась по количеству ластов судна и по месту его плавания. За плавание в Балтийском море за каждый ласт давалось 7 рублей; судам, проходящим Зунд, — 15 рублей; плавающим по Черному морю — 10 рублей, Белому — 15 рублей, Средиземному — 20 рублей.

Чтобы образовать сведущих русских мореходов, для желающих людей всякого звания, кроме помещичьих крестьян, положено оставлять в штурманских училищах пенсионерные вакансии: в кронштадтском 20 и в николаевском 12, «для обучения (этих пенсионеров) штурманской и шкиперской наукам», с тем чтобы по окончании курса они поступали служить на торговые суда.

Все эти благотворные меры, к сожалению, встретились с такими мощными противодействиями, которые вместо ожидаемого развития нашей морской торговли почти ее уничтожили. Продолжительные тяжелые войны, быстро переменяющиеся политические обстоятельства, падение курса, при котором наш ассигнационный рубль терял

три четверти своей цены, и, наконец, после строгого сохранения континентальной системы, последовавшее в 1810 году разрешение привоза в Россию колониальных товаров на судах под нейтральным флагом наводнило наши рынки иностранными товарами до такой степени, что привоз их значительно превысил вывоз за границу товаров русских. Как успешно воспользовались этим иностранцы для оттеснения русских от заграничной торговли, показывает пример Архангельска. В начале семидесятых годов прошедшего столетия внешняя архангельская торговля наполовину находилась в руках русских, и это преобладание продолжало все усиливаться. В восьмидесятых годах купеческое судостроение на Двине, Пинеге, Кехте и других местах находилось в таком блистательном состоянии, что здесь заказывали строить суда даже иностранцы. Строителями были крестьяне-практики; из них особенной известностью пользовался холмогорский уроженец Степан Кочнев, строивший суда по своим собственным чертежам. Судостроение было так развито, что например в 1782 году здесь строилось 22 судна, от 200 до 400 ластов, из которых 12 шли на продажу. В Архангельске тогда преобладали русские торговые фирмы; но в 1812 году из них сохранилась единственная фирма Попова, торгующая на сумму около 100 тысяч рублей, а конкурентами ее были 8 иностранных фирм, производящих торговлю более чем на 8 миллионов рублей.

Российско-Американская компания

На Восточном океане Российско-Американская компания продолжала расширять свою торгово-промышленную деятельность в прежнем направлении. Главное правление ее, бывшее в Иркутске, переведено в Петербург; а в Иркутске оставлена только контора.

Деятельный правитель колоний Баранов нашел полезным и выгодным устроить новое компанейское поселение на острове Ситхе, но возведенные с большим трудом здесь укрепления и постройки во время отсутствия Баранова в 1802 году были разорены соседними туземцами колошами; жители селения, 20 человек русских и 130 алеутов, были перебиты, находившееся там компанейское судно сожжено, и все имущество разграблено. По слухам, главными виновниками и подстрекателями к этому нападению были английские торговцы, доставлявшие колошам огнестрельное оружие и порох. Только летом 1804 года Баранов, собрав отряд из 4 судов, при содействии капитана Лисянского, пришедшего на корабле Н е в а, успел вновь овладеть Ситхой и укрепить ее так, что туземцы не могли уже и думать о новом нападении. Построенная на близлежащей горе крепость названа Ново-Архангельской, а по ней и самое селение получило название Ново-Архангельск, куда в 1808 году переведено из Кадьяка и главное колониальное правление. Из четырех судов, приведенных Барановым для возвращения Ситхи, два были построены в здешних же колониях в заливе Якутат. Одно судно длиной 41 фут в 80 тонн, а другое в 51 фут в 100 тонн. Железо для них было взято со старого, разобранного за ветхостью судна, а для такелажа пошли в дело «сгнившие снасти того же судна, с примесью к пеньке, для большей

крепости, древесных кореньев и китового уса». С подобными страшными недостатками во всем, не исключая и продовольствия жителей, приходилось бороться правителю колоний.

Климатическое положение колоний, при обилии дождей, не давало возможности вызревать хлебным растениям, поэтому правитель колоний, заботившийся об организации правильного продовольствия жителей, давно старался об отыскании места, удобного для земледелия. Такое место, по слухам отличающееся плодородием, оказалось на берегу Калифорнии, где Баранов и решился устроить поселение, которое бы могло доставлять для колоний хлеб, скот и другие предметы продовольствия. Так как эта местность принадлежала Испании, то после безрезультатных сношений с мадридским кабинетом состоялось повеление «предоставить компании учредить такое поселение от себя и обнадежить ее при том высочайшим заступлением во всяком случае».

Место для нового поселения выбрано было на берегу Калифорнии, в широте 38°, верстах в 25 от залива Румянцева. После сооружения укреплений, жилых помещений и служб, 30 августа 1812 года новое поселение было с возможной торжественностью освящено и названо «Россом».

При заведенном здесь хозяйстве поселили алеутов и для надзора за ними несколько человек русских; но надежды Баранова не оправдались: промыслы пушных зверей были малоуспешны, и плодородие почвы оказалось далеко ниже ожидаемого. К тому же алеуты, не привыкшие к земледельческим работам, старались уклоняться от них, и посевы хлебных семян, при лучшем урожае, давали не более как сам-четверт, и только один год сам-шест, а иногда не собиралось и посеянного. Хорошо родился только картофель, но его страшно уничтожали кроты. Таким образом, предположение сделать Росс житницей колониального населения не осуществилось и по местным обстоятельствам, не оправдались также надежды на возможность расширения земельного владения поселения. Испанцы на появление русских в их владениях смотрели с подозрительностью и опасением; а занятие Калифорнии инсургентами в 1818 году и объявление независимости испанских владений в Америке впоследствии отразились и на селении Росс.

При смене Баранова в 1817 году правителем колонии назначен опытный моряк, капитан-лейтенант Гегемейстер, и затем уже все его преемники были избранные флотские офицеры. Они, как люди незнакомые специально с торговлей, могли иногда делать некоторые ошибки, невыгодные для компании; но зато под их управлением устранены многие, существовавшие до того времени, злоупотребления, и вообще по всем частям компанейской деятельности введен был более правильный порядок.

По случаю споров со стороны Англии и Северо-Американских Штатов относительно границ русских владений в Америке с правительствами обоих государств заключены были конвенции, по которым определена русская граница: начинаясь от южной оконечности острова принца Валийского, в широте 50°40′, она проведена по направлению так называемого Портландского канала и потом по хребту

гор не далее 10 морских миль от морского берега до горы св. Ильи; а от нее, по меридиану 141° западной долготы от Гринвича, до Ледовитого океана. Кроме заключающейся в этой границе части Америки, в круг деятельности компании входили острова на Беринговом море, Алеутские и Курильские до острова Урупа. В 1806 году для компанейских судов утвержден особенный флаг, и в 1821 году привилегии, дарованные компании Павлом, продолжены еще на 20 лет.

В правление Баранова произошло одно замечательное по своей оригинальности событие. Служивший на корабле Суворов, под командой М. П. Лазарева, врач Шеффер [1] по неспокойному характеру и неприятностям с офицерами в 1815 г. оставлен был в Ситхе. За неимением другого лица, знающего иностранные языки, Баранов отправил Шеффера на Сандвичевы острова, чтобы вытребовать от короля Томеомео вознаграждение за захваченное островитянами компанейское судно и находившийся на нем груз. Шеффер при переговорах поссорился с Томеомео, но зато приобрел полное расположение короля Тамари, владетеля острова Атуай, надавал ему разных обещаний в видах покорения владений Томеомео и обворожил Тамари до того, что он, кроме различных торговых льгот для компании, уступал во владение ее половину острова Оагу и просил принять его и подвластный ему народ под покровительство России, в знак чего и поднял у себя русский флаг. Александр I нашел неудобным исполнить просьбу Тамари, и компании поручалось, по возможности дружелюбно, отклонить желание короля и ограничиться поддержанием с островами торговых сношений. Действия Шеффера возбудили сильные интриги бывших на островах иностранцев, которые успели восстановить против него Тамари, и Шеффер бежал в Кантон; бывшие с ним русские с трудом добрались до Ново-Архангельска, а компании пришлось уплатить за расходы, наделанные Шеффером, около 230 тысяч рублей.

Судопроизводство

Деятельность «Комитета по образованию флота» не коснулась судопроизводства, потому что в это время существовал особый комитет для составления «Положения» о военносудной части сухопутного и морского ведомств. В 1804 году, в видах приведения морской судебной части в должное устройство, учрежден был «Генеральный кригсрехт», старший член которого, получивший название «непременного члена», наблюдал за производством морских военносудных дел и начальствовал всеми служащими по морскому судебному ведомству. Но в следующем же году был восстановлен на правах, равных с государственными коллегиями, бывший прежде «Генерал-аудиториат», в котором и от флота присутствовали два члена. При новом порядке морские нижние чины, обер- и штаб-офицеры, до полковника, предавались суду главными командирами или старшими начальниками в портах, а служившие в морских полках — инспектором этих полков. Полковники же и генералы подвергались суду только по высочайшему

[1] Шеффер был типичный колониальный авантюрист. *(Ред.)*

повелению. Суд производился комиссиями военного суда, наряжавшимися при командах и полках, и приговоры комиссий через начальников команд или полков, с их мнением, препровождались для окончательного приговора над нижними чинами тем начальствующим лицам, которыми подсудимые были отданы под суд. О нижних же чинах из дворян, об офицерах и также о присуждаемых к смертной казни мнения комиссий и начальников представлялись в генерал-аудиторнат, а через него на высочайшую конфирмацию. Вскоре и генерал-аудиторнат был заменен учрежденными в военном и морском министерствах отдельными «Аудиторнатскими департаментами» под начальством директоров с званием генерал-аудиторов. Для морского ведомства в 1817 году постановлено, чтобы все дела по военносудной части поступали в Аудиторнатский департамент, который входил с докладом о военных офицерах через морского министра, а об экономических (гражданских) через государственный совет. Окончательное же утверждение приговоров о всех чинах, как военных, так и гражданских, до генерала, по суду оправданных, и до полковника, которые не подлежали лишению жизни и чинов, предоставлено власти самого министра, который мог эти дела, смотря по важности их, передавать на предварительное рассмотрение Адмиралтейств-коллегии.

Морской кадетский корпус

По кончине директора корпуса И. Л. Голенищева-Кутузова, на его место в 1802 году назначен член Адмиралтейств-коллегии вице-адмирал Петр Кондратьевич Карцов, опытный, боевой моряк, много плававший в наших и заграничных водах и участвовавший в сражениях Гогландском, Эландском и даже Чесменском, где он был в чине мичмана. Корпусная служба также была ему знакома, потому что он некоторое время заведывал штурманской ротой в Кронштадте и более трех лет служил офицером Морского корпуса. По личным своим достоинствам он пользовался заслуженным уважением всего флота. В первые годы своего директорства, может быть под влиянием энергичного Чичагова, Карцов принялся весьма деятельно за улучшение по разным частям своего управления: при нем решительными мерами уничтожена многие годы существовавшая между воспитанниками отвратительная, малоизвестная в настоящее время болезнь чесотка, происходившая от нечистоты одежды и помещений, исправлено все здание корпуса и построены новые флигели для служащих. Отличившимся на выпускных экзаменах давались хорошие награды — прекрасные секстаны английской работы и пр. В 1803 году около 20 гардемаринов для лучшего практического изучения морского дела отправлены волонтерами на английский флот, и впоследствии из числа их вышло несколько замечательных морских офицеров.

Более важными событиями этого времени, касающимися Морского корпуса, были: введение фронтовой службы в 1811 году и новая форма, при которой прежние шляпы заменили киверами; в 1812 году, по случаю нашествия неприятеля, воспитанники были перевезены в Свеаборг, откуда возвратились в Петербург уже по

зимнему пути; в 1816 году присоединили к корпусу и перевели в его здание Училище корабельной архитектуры и в том же году зимой один за другим были два пожара, причинивших значительный убыток. В 1817 году утвержден новый штат корпуса, по которому число воспитанников увеличено до 700 человек, и в находящейся при корпусе учительской гимназии положено иметь 35 гимназистов. С введением нового штата офицеры корпуса стали именоваться не корпусными чинами, как прежде, а общими флотскими, в каких они действительно состояли.

Карцов управлял корпусом до 1824 года; ближайшими помощниками его по учебной части были: инспектор классов Платон Яковлевич Гамалея, а потом помощник его Марк Филиппович Гарковенко, а по хозяйственной и распорядительной частям — старший из корпусных штаб-офицеров. Гамалея, благодаря предоставленной ему самостоятельности, довел учебную часть или, вернее, преподавание математических и морских наук до возможного по тому времени совершенства. Вполне преданный своему делу и обладающий глубокими научными сведениями и редким талантом передавать их своим ученикам, он составил превосходный курс высшей математики и морских наук по кораблевождению и кораблеправлению, изложенный прекрасным языком и в строгой системе. Гамалея преподавал не только гардемаринам, но и воспитанникам гимназии, готовящимся быть корпусными учителями. Деятельный и усердный помощник его Гарковенко, по оставлении Гамалеем службы, был самым строгим и ревностным продолжателем системы его преподавания, и под руководством Гарковенко комиссией преподавателей составлены учебные руководства по арифметике, геометрии и тригонометрии плоской и сферической.

По прилежанию, а главное по способностям гардемарины разделялись на теористов и астрономистов; первыми проходился высший анализ, астрономия, теоретическая механика и теория кораблестроения; вторыми — только навигация и необходимые для кораблевождения сведения из морской астрономии. Лучшие из теористов пользовались между товарищами почетным титулом зейманов (Seeman — морской человек), и из них-то впоследствии вышли знаменитые адмиралы, капитаны, кругосветные плаватели и хорошие гидрографы. Из астрономистов же в большинстве выходили заурядные служивые, а иногда, смотря по характеру и способностям, выдавались не только хорошие, но и отличные практические моряки. Подобные примеры, а их было не мало, служили наглядным доказательством, что, несмотря на книжную, учебную малоуспешность юноши, практическая жизнь может выработать из него отличного практика-специалиста или полезнейшего общественного деятеля.

Кадеты, достигнувшие в корпусе совершеннолетия и желавшие поскорее освободиться от учения и быть офицерами, по окончании «кадетского» курса могли изъявить желание поступить в морскую артиллерию. Тогда их переводили в особый артиллерийский класс, где, получив скромные научные сведения по избранной ими специальности, они через год, следовательно ранее своих товарищей, производились в офицеры — констапели морской артиллерии.

Кроме математики и морских наук, на другие предметы, называвшиеся тогда «словесными», к которым принадлежали русский и иностранные языки, история и география, обращали очень мало внимания, и при переводах из класса в класс они не имели значения. Преподавание этих «словесных» наук шло в корпусе так же или немногим лучше того, как в восьмидесятых годах прошедшего столетия, когда из истории давались только краткие хронологические таблицы; а географии приказано было, не задавая уроков, стараться обучать «через затвержение при сказывании по очереди всех в классе».

Хорошее преподавание «словесных» предметов было редким явлением еще и потому, что для них учителей назначали из воспитанников гимназии, не по склонности или знанию предмета, а по открытии вакансии и необходимости дать место ученику, окончившему курс. Тяжело было положение этих молодых учителей из гимназистов. Кадеты и гардемарины были все из столбовых дворян, гимназисты — из разночинцев. В классах они учились вместе; но последние были во всем, сравнительно, принижены: стол их был хуже кадетского, в классах на их обязанности лежало приносить мел, губку и т. п. Вообще держали их в таком положении, которое не могло возбуждать уважения к будущим наставникам, и чтобы заслужить его, со стороны их требовалось много ума, такта и терпения. Но несмотря на такие невыгодные условия, в числе преподавателей корпуса, вышедших из гимназистов, бывали люди высоко достойные, сведущие и оставившие добрую память у своих учеников. В числе учителей были некоторые и корпусные офицеры; но из них о знании предмета и успехах воспитанников редко кто заботился; были и такие, которые почти не показывались своим ученикам, и это оставалось незамеченным. Приемного экзамена не было; поступали иные вовсе не знающие грамоты, и таких набиралось около полусотни, которые составляли особенный класс, на языке воспитанников характерно называвшийся «точкою». Воспитанники неспособные или ленивые в этой точке пребывали по году, по два, а иногда и долее.

В классах сидели по восьми часов в сутки; утром от 7 до 11 часов проходились математические и морские науки и иностранные языки; вечером от 2 до 6 часов все другие предметы. Кроме учебников математических и морских наук и катехизиса, других печатных руководств не было. Преподавание происходило без программ и правильных переводных экзаменов, и предоставлялось добросовестности учителя. Поэтому, например, случалось, что весь курс всеобщей истории ограничивался только частью древней, русская грамматика оканчивалась именами прилагательными и т. п.

Хозяйственная часть, по взглядам того времени, шла удовлетворительно, потому что давала экономию, конечно, в ущерб многому, а главнейше, здоровью воспитанников. Но в воспитательном отношении, в главных чертах, сохранились те же порядки, какие существовали за пятьдесят лет назад, при основании корпуса. Одним из таких порядков было соединение возрастов: в одной роте, в одних комнатах, жили молодые люди 19, 20 лет и юноши и дети 16 и даже 10 лет. При таком смешении воспитанников естественно между ними господствовало право сильного, и младшие, как слабейшие, поста-

васны были в необходимость беспрекословно исполнять все требования старших. Исключение составляли только гардемарины, у которых все кадеты, несмотря на возраст и силу, находились в полном подчинении и послушании. Корпусные офицеры дежурили по неделям, и при воспитанниках были только во время обеда, ужина и привода в классы.

Педагогическая заботливость их выражалась преимущественно в розгах, употреблявшихся любителями в варварских размерах. Прежде сечь мог всякий офицер всякого воспитанника, по собственному усмотрению, но потом это право предоставлено было только ротным командирам. Подобные воспитательные приемы, первоначально появившиеся в грубое время основания Навигацкой школы, традиционно передавались от одного поколения воспитателей другому и, видоизменяясь только в своих формах, дошли до карцовского времени. В каждом классе преобразованной из Навигацкой школы Морской академии за порядком наблюдал «дядька», в обязанность которому было поставлено «иметь хлыст в руках; а буде кто из учеников станет бесчинствовать, оным хлыстом бить, несмотря какой бы ученик фамилии ни был, под жестоким наказанием, кто поманит», то есть, кто будет потворствовать. В числе наказаний того времени были и такие: «сечь по два дни нещадно батогами, или по молодости лет, вместо кнута, наказать кошками», а за преступления более важные гоняли шпицрутенами сквозь строй и после этого оставляли попрежнему в ученьи. Спустя с небольшим полстолетия, во время пребывания Морского корпуса в Кронштадте, необходимость заставляла кадет, от сильного холода в спальнях, затыкать разбитые в окнах стекла своими подушками и по ночам целыми партиями отправляться в адмиралтейство на добычу дров для топки печей. Дикая грубость нравов не щадила и учителей: тех из них, которые были поведения не совсем одобрительного, в случае их «загула», отправляли для вытрезвления в трубную (сарай, в котором находились пожарные инструменты) и там садили «в буй». Так назывался тяжелый обрубок толстого дерева, к которому был прикован один конец цепи, а другой, оканчивающийся ошейником, запирался на шее провинившегося. Офицеров карцовского времени, по рассказам близко знакомых с подобными порядками, конечно, не могло поражать, например, такое обстоятельство, что на корпусном дворе иногда выходила рота на роту, и после такого побоища оказывалось несколько человек с значительными ушибами, или что, не говоря о взрослых, ребенку 10, 12 лет зимней ночью приходилось странствовать по длинной открытой галлерее, иногда занесенной на пол-аршина снегом, в самой легкой обуви и еще легчайшем одеянии. Для тогдашних воспитателей многое, ужасающее нас теперь, казалось совершенно естественным и обыкновенным. Но между ними и тогда выдавались прекрасные, достойнейшие люди, сознающие важность своих обязанностей и употреблявшие все силы, чтобы принести возможную пользу порученным им воспитанникам. Таковы были Гамалея, Гарковенко, князь С. А. Ширинский-Шихматов и немногие другие.

Весной, по окончании классных занятий, большую часть младших кадет распускали к родителям и родственникам, а старшие кадеты и

все гардемарины отправлялись в плавание на корпусных судах: фрегатах Малый и Урания, бриге Симеон и Анна или на кораблях Балтийского флота. Назначение для гардемаринов отдельного судна, как бриг Феникс, для плавания по портам, нашим и заграничным, было событием исключительным. Кадеты, не ушедшие в плавание, выводились летом, на короткое время, в лагерь на Смоленское поле или на так называемый «лагерный двор», принадлежавший корпусу большой луг, находившийся на углу Большого проспекта Васильевского Острова и 12-й линии.

Карцов, выказавший некоторую энергию в первое время управления своего корпусом, в последующие годы, назначенный сенатором и потом членом государственного совета, по множеству других занятий, передав все заботы по корпусу своим помощникам, так далеко держался от воспитанников, что они видели его не более одного и редко двух раз в продолжение целого года. Подобное отношение главных начальников учебных заведений к своим педагогическим обязанностям и поражающая нас теперь грубость нравов были не в одном Морском корпусе, но почти во всех подобных ему учебных заведениях.

Морская литература

Развитие морской литературы, начавшееся во второй половине XVIII века, продолжалось и в XIX веке. Более выдающимися, как материалы для истории нашего флота, были следующие сочинения: «Журнал кампании 1797 года», веденный на фрегате Эммануил А. С. Шишковым, бывшим эскадр-майором, его же «Собрание морских журналов», в котором перепечатано и предыдущее сочинение. Начатый также Шишковым наш первый по времени морской журнал под заглавием «Морские записки», остановившийся, впрочем, на первой книжке, и того же автора «Список кораблям и прочим судам всего российского флота, от начала заведения его до нынешнего времени, с историческими вообще о действиях флотов и о каждом судне примечаниями». Кончается «Список» судами 1724 года и представляет полезное собрание сведений о первых годах существования нашего флота, но форма изложения «Списка» крайне неудобна для систематического рассказа в том отношении, что каждое событие привязывается к какому-нибудь судну, иногда едва прикосновенному к этому событию. Кроме трудов Шишкова, в царствование Павла генерал-адъютантом Кушелевым издано «Рассуждение о морских сигналах» и затем вышло около десятка книг, по большей части переводов с французского и английского языков, преимущественно морских путешествий, кораблекрушений и сочинений по разным морским специальностям: кораблестроению, парусности, судовой медицине и пр.

В первой четверти XIX века полезнейшим деятелем по части морской литературы и главным ее двигателем был вновь учрежденный Адмиралтейский департамент, членами которого состояли образованнейшие морские офицеры: Шишков, Гамалея, Сарычев, Крузенштерн и др., относившиеся добросовестным образом к своей обязанности. Департамент был силой, благотворно подействовавшей на все отрасли морской литературы. Издаваемых с 1807 по 1827 г. «Запи-

сок Адмиралтейского департамента, относящихся к мореплаванию, наукам и словесности», вышло 13 книг, состоящих из полезных, прекрасно обработанных статей по разным морским специальностям. Многое более важное, полезное и замечательное по морскому делу, являвшееся у нас или за границей, находило место в этих «Записках», привлекавших все лучшие ученые силы флота и возбуждавших к этому роду деятельности даже и не моряков. Независимо от «Записок», департамент, насколько позволяли его средства, издавал более необходимые для службы книги по разным частям морского дела, как например, с 1807 года ежегодно издавались «Астрономические таблицы», в 1814 году преобразованные в «Морской месяцеслов», книгу, необходимую при всех морских вычислениях, заменившую бывший до сих пор в употреблении английский месяцеслов; «Дневные записки плавания по Балтийскому морю и Финскому заливу, с 1802—1805 год, с астрономическими и геодезическими наблюдениями, принадлежащими к поправлению морских карт» вице-адмирала гидрографа Гавриила Сарычева; «Лоция или морской путеводитель» Будищева; «Путешествие капитана Биллингса через Чукотскую землю» и пр. Наши кругосветные, ученые и другие отдаленные плавания отразились в литературе с появлением их описаний, с интересом читаемых не только моряками, но и всей образованной публикой. В числе таких изданий были: «Описание первого кругосветного плавания Крузенштерна», с огромным художественно исполненным атласом карт и рисунков; «Путешествие вокруг света» Лисянского, спутника Крузенштерна; бывшего с Биллингсом в экспедиции капитана Сарычева «Путешествие по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану»; «Двукратное путешествие в Америку морских офицеров» Хвостова и Давыдова; «Плавание экспедиции Беллинсгаузена шлюпов **Восток** и **Мирный**» астронома Казанского университета Симонова и пр. Особенно интересны по своему содержанию и занимательному изложению были изданные капитаном В. М. Головниным описания его путешествий на шлюпах **Диана** и **Камчатка** и описание пребывания его в плену у японцев; также «Записки старшего офицера шлюпа **Диана** П. И. Рикорда» о плавании его к японским берегам в 1812 и 1813 гг. с описанием освобождения из японского плена Головнина и захваченных с ним офицеров и матросов; «Записки морского офицера» о Сенявинской кампании Броневского и некоторые другие. Кроме русских сочинений, в первой четверти XIX века явилось несколько переводов описаний путешествий иностранных и много книг и статей по разным морским наукам: навигации, астрономии, лоции, тактике, геодезии, артиллерии, теории и практике кораблестроения, морской практике и пр. В этот же период времени инспектор классов Морского корпуса Гамалея издал для воспитанников несколько учебных руководств, составляющих целую энциклопедию математических и морских наук. Руководства эти были: алгебра с приложениями к геометрии, диференциальное и интегральное исчисления с приложением к криволинейной геометрии и навигации, механика, теория кораблестроения, морская практика, навигация и астрономия. В «пополнительных к ним статьях» находятся морские таблицы и интересные популярные трактаты: «о ветрах и

вкратце о других воздушных явлениях, о течениях и некоторых других принадлежностях моря, о месяцесловном и хронологическом счислении, начальные основания гномоники, сокращенная история астрономии и кораблевождения» и, наконец, прекрасная и очень назидательная для молодых выходящих на флот офицеров «Речь о науках». По морской истории более замечательны «Собрания собственноручных писем Петра I к Апраксиным». Много трудился по морской истории Василий Николаевич Берх, в чине мичмана ходивший в первое кругосветное плавание на корабле Нева, под командой Лисянского, и потом служивший в Гидрографическом депо, под начальством Г. А. Сарычева, который поручил ему заняться собранием материалов для истории русского флота. Труды Берха, оригинальные и переводные, были разного содержания: Жизнеописания иностранных адмиралов, Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны, Первое морское путешествие россиян, Открытие Алеутских островов и другие сочинения, касающиеся истории нашего флота и географических открытий, сделанных русскими мореплавателями. Более важные для нашей морской истории сочинения этого автора относятся к следующему царствованию. При редком трудолюбии и видимой любви к предмету, Берх не всегда строго верен в фактах, особенно в их хронологии, и иногда, вводя для красоты слога риторические украшения, он отступал от строгой истины, поэтому при пользовании сообщаемыми им сведениями необходима особенная осторожность, а где можно, то и справка с другими источниками. Адмиралтейский департамент заботился также о составлении истории русского флота. Сначала в 1809 году это дело поручено было им автору «Древнего Российского плавателя» Боброву, но осталось неисполненным за его кончиной; потом, в 1822 г., лейтенанту Николаю Бестужеву, как офицеру «известному по отличной и ревностной службе, так и по упражнениям его в литературе». Талантливый Бестужев горячо принялся за дело и в нескольких заседаниях департамента читал отрывки из составляемой им истории флота. Все читанное было одобрено, и два отрывка: Введение в историю до Петра I и Гангутское сражение были напечатаны в журнале «Соревнователь просвещения», труд Бестужева остановился на 1714 г. Все написанное им отличалось прекрасным языком, но было составлено исключительно по бывшим тогда печатным источникам. Морская литература первой четверти XIX века уже не ограничивалась читателями-моряками, но начала обращать на себя внимание и вообще образованного русского общества. Во многих периодических изданиях стали появляться статьи о морских военных событиях, выдающихся плаваниях русских и иностранных, описание замечательных кораблекрушений, жизнеописания моряков, сведения исторические, географические о разных странах, посещаемых мореплавателями, и популярные статьи по разным отраслям морского дела. Печатаемые почти всеми литературными периодическими изданиями морские статьи преимущественно появлялись в журналах: «Сын Отечества», «Северный Архив» и «Отечественные Записки».

Конгрессы и сеймы

Успешная война с Францией, окончившаяся освобождением государств Западной Европы от владычества Наполеона, поставила Александра I во главе всех монархов и главных политических деятелей.

Александром I был основан «Священный союз»,[1] и вслед за окончательным свержением Наполеона состоялся Венский конгресс в 1815 году, на котором происходило решение вопросов, оставшихся неопределенными при заключении Парижского мира. В числе их важнейшим было распределение земель, завоеванных союзниками, и устройство Германского союза.

Наводнение 7 ноября 1824 года

Другим, также касающимся флота и весьма тяжелым событием было сильное наводнение 7 ноября 1824 года, наделавшее много бед как в Петербурге, так и в Кронштадте. По произведенным разрушениям похоже на это было только наводнение 1777 г., случившееся в ночь на 10 сентября, когда вода у Главного адмиралтейства поднималась выше ординарной на 10½ футов и была затоплена большая часть города. Тогда в галерной гавани было значительно повреждено множество домов, из которых 18 совсем унесено водой. Одно исправление повреждений в петербургских адмиралтействах и верфях обошлось около 15 тысяч рублей, кроме стоимости разнесенного леса, дров и порчи разных припасов. Суда разбросало по мелям, и людей из одного морского ведомства погибло 31 человек. В Кронштадте это наводнение повредило укрепления гавани, а часть их вовсе разрушило; с крепостей смыло 47 пушек, кроме леса, дров и пр., разнесло даже мелкие портовые суда и испортило и уничтожило много запасов провизии. Со времени этого наводнения в Петербурге были установлены правильные предостережения жителей пушечными выстрелами о большой прибыли воды, причем днем на адмиралтейском шпице и полицейских каланчах поднимались флаги, а ночью фонари.

Наводнение 1824 года по обширности залитой части города и произведенным им бедствиям, разрушениям и убыткам для Петербурга было несравненно значительнее наводнения 1777 года. О разрушениях в Кронштадте во время последнего наводнения 7 ноября дает понятие рапорт главного командира управляющему министерством, писанный на другой день 8 ноября: «С прискорбием доношу В. П. о горестных последствиях во время бывшей 7 числа сего ноября от SW бури, каковой по летописям Кронштадта никогда не бывало. Вода возвысилась выше ординарной на 11½ футов, а ветром и волнением истреблены все деревянные гаванные крепости и снесены с пушками и якорями, на них бывшими. Остались только полуразру-

[1] Россия стала во главе сил мировой реакции, возглавив так называемый «Священный союз», основной целью которого было поддержание феодальных устоев в Европе. *(Ред.)*

шенные два деревянные бастиона и в таком же виде половина бастиона. Каменные гаванные крепостные строения уцелели, хотя и в них местами каменные же брустверы сброшены и некоторые пушки опрокинуты. Корабли, фрегаты и прочие суда в гаванях брошены на мель и многие из них нет надежды спасти»...

По собранным впоследствии подробным сведениям оказалось, что во время наводнения в Кронштадте совершенно разрушено 34 частных дома, 196, сделавшиеся негодными для житья, предположено разобрать, и только 156, как менее пострадавшие, могли быть исправлены. Людей погибло 76 человек. Наружные части крепостных валов города и загородных укреплений значительно размыты; в разрушенных гаванских укреплениях орудия со станками провалились в воду, магазины в военной гавани сильно повреждены; а пеньковый магазин за петербургскими воротами снесло с места. В крепости Рисбанк смыло караульный дом, с укреплений сбросило в воду 45 орудий и т. п. Казенные леса, шлюпки и множество других предметов разбросало по сестрорецкому берегу на пространстве 80 верст.

В день наводнения в кронштадтских гаванях находились 23 корабля, 19 фрегатов, 6 бригов и до 40 транспортов и разного рода мелких судов, как то: шлюпов, гемамов и др. Из этого числа 5 кораблей и 1 фрегат находились для исправления в канале Петра I и один фрегат занимал пост брантвахты у купеческих ворот; все же остальные суда стояли ошвартовленными в военной и средней гаванях. Во время наводнения, кроме судов бывших в канале Петра I, удержались на своих местах только 12 (6 кораблей, 4 фрегата, гемам и бриг), а остальные все разбросало по мелям. Страшную картину разрушения представляли оторванные от палов суда, свалившиеся друг с другом, проталкивавшиеся между тремя рядами пал и, наконец, становившиеся на мель или на сваи и на обломки разрушающихся гаванских укреплений. В военной гавани большие суда прибивало к северной стенке, а некоторые мелкие, через разрушенные части стен, выносило даже за гавань.

Для пособия пострадавшим от наводнения и исправления произведенных им разрушений были приняты самые энергичные меры и щедро отпущены значительные суммы. В Кронштадте для исправления гавани и снятия с мелей судов обращены наличные морские команды, и дело пошло довольно успешно.

Замечательно, что до этого наводнения в Кронштадте никаких предостерегательных сигналов о возвышении воды не было, и только в декабре 1824 года главный командир доносил управляющему министерством: «Чтобы жители низменных частей города могли быть предварены, особливо ночью, о предстоящей им опасности, равномерно, чтобы команды, назначенные к снятию судов с мели, немедленно из казарм могли итти, — велел я у главной гауптвахты поставить пушку и выстрелами давать сигналы, как то в Петербурге делается»...

Суда, совершенно негодные к плаванию, начали разбирать с осени 1825 года, и в продолжение четырех лет с 1826 по 1829 год, кроме 4 фрегатов и мелких судов, разобрано 15 кораблей; 2 обращены в блокшифы и 3 в магазины.

Чичагов и его управление

Начало XIX века ознаменовалось бурным потоком преобразований по всем частям морского управления. Но этот стремительный порыв далеко не оправдал возлагаемых на него надежд. Все старое, заранее признанное тогда несостоятельным, ломалось и уничтожалось без должной осмотрительности и затем торопливо заменялось новым, по большей части заимствованным из английского флота и иногда не соображенным ни с характером русского человека, ни с состоянием средств государства. Подобные нововведения, конечно, не могли укорениться на русской почве, но другие, чисто технические, вошли в служебный обиход, прочно удержались в нем и принесли ожидаемую от них пользу. К числу последних нововведений относятся: определение более целесообразных размеров рангоута, такелажа, качества парусных полотен и формы якорей; устройство на кубриках кораблей, около борта, коридоров; около шпиля чугунного бугеля с зубцами для палов; укладка матросских коек в сделанные по бортам сетки вместо прежнего помещения их в рострах; отведение на кубрике особой каюты для матросских чемоданов; уничтожение «шханц-клетней» (красного сукна с белым бордюром, развешиваемого в праздники по бортам кораблей), «как украшения излишнего и безобразного», и многое другое.

В то время большинство наших преобразователей было убеждено, что для блага России совершенно достаточно переносить к нам «в точной копии» все полезное иностранное, не обращая внимания на то, подходят ли основания и все подробности нововведения к характеру народа и положению страны. Это благоговение к иностранному и печальное незнание своего русского сказалось, как мы видели, и во взглядах «Комитета образования флота», не решившегося уничтожить или ослабить в нашем флоте бесчеловечное наказание линьками. Причиной этому была слепая подражательность английским морским порядкам, где матроса, захваченного на службу вербовкой, по большей части обманом, необходимо было держать как арестанта, не спуская на берег и поддерживая дисциплину исключительно жестокими наказаниями, которые для нашего матроса были совершенно излишними. Убеждение в преимуществах английского матроса перед русским, собственно в морском деле, было в то время у нас развито в такой степени, что при снаряжении первой кругосветной экспедиции находились старые моряки, советовавшие нанять для нее английских матросов, полагая, что русские для такого отдаленного плавания не будут годны. Но начальник экспедиции, Крузенштерн, обладавший более верным взглядом, не послушался этих советов, и взятая им русская команда доказала, что ни в каком случае русский матрос ни в чем не уступит иностранному.

Чичагов, сознавая преимущества английского флота, был сильным поклонником принятых на нем порядков.

При управлении министерством он, не стесняясь законными формами, распоряжался таким образом, как при данных обстоятельствах ему казалось выгоднее для казны или успешнее для самого дела. На этом основании он, без докладов и публикаций, утверждал своей вла-

стью значительные подряды или, желая достигнуть щегольского состояния судов, разрешал командирам, для придания наружной и внутренней красоты кораблю и его вооружению, требовать все, чего они ни пожелают, не обращая внимания на существующие штатные положения, и т. п. Такое открытое пренебрежение к законности со стороны министра, тем или другим образом, вредно отражалось на самой службе и вызывало обвинение в несоблюдении казенного интереса.

Закончим характеристику этого министра отзывом одного отличного моряка В. М. Головнина, его современника, занимавшего впоследствии высокое место в нашей морской администрации: «Человек в лучших летах мужества, балованное дитя счастья, все знал по книгам и ничего по опытам, всем и всегда командовал и никогда ни у кого не был под начальством. Во всех делах верил самому себе более всех. ...Самого себя считал способным ко всему, а других ни к чему. Вот истинный характер того министра, который, соря деньгами, воображал, что делает морские наши силы непобедимыми. Подражая слепо англичанам и вводя нелепые новизны, мечтал, что кладет основной камень величию русского флота...».[1]

Маркиз де-Траверсе и его управление

Преемником его был маркиз де-Траверсе, французский эмигрант, служивший в сухопутной армии и во флоте своего отечества, командовавший судами и участвовавший в войне за независимость Северо-Американских Штатов. Из капитанов французского флота он в 1791 году принят в наш гребной флот капитаном генерал-майорского ранга и через десять лет службы был полным адмиралом.

По поступлении в русскую службу, все время плавая только на судах гребного флота и состоя командиром Роченсальмского порта, Траверсе в 1802 году был назначен главным командиром Черноморского флота и портов. Наступившая война с Турцией показала крайне неудовлетворительное боевое состояние этого флота, но и административное управление и состояние черноморских портов было не в лучшем положении; например, по донесению контрольной комиссии, в Херсоне корабельные леса были разбросаны в беспорядке на пространстве 8 или 10 верст, гибли и портились, оставленные без надзора. Отправленные из Севастополя в Корфу для продовольствия эскадры около 40 тысяч пудов сухарей не были приняты по негодности и возвращены в Севастополь; а для эскадры сухари куплены за границей по цене значительно высшей, и т. п. В 1811 году, при назначении Чичагова главнокомандующим Молдавской армией, ему же поручено было и главное начальство над Черноморским флотом, но он тогда не имел ни времени, ни возможности изменить печальное положение этого флота, в котором все и осталось в том же виде до назначения главным командиром Грейга.

Неудачное управление Черноморским флотом не помешало назначению Траверсе морским министром, после Чичагова, которого он, во многих отношениях, был совершенной противоположностью. Насколько Чичагов по характеру своему был способен создавать себе врагов, настолько Траверсе умел приобрести расположение нужных

людей, в числе которых был всесильный Аракчеев и другие особы, близкие к государю. Мягкость характера, любезность, вкрадчивый ум и безукоризненное французское светское обращение, высоко ценимое тогдашним высшим обществом, приобрели ему симпатии, имевшие большое влияние на его служебную карьеру.

Увлечения Чичагова, иногда даже вредные, в основании своем имели всегда предполагаемую пользу дела; в действиях же Траверсе господствовало желание произвести эффект и поразить государя своей полезной служебной энергией. При вступлении его в управление министерством в Петербурге строились четыре корабля, заложенные при Чичагове в январе и ноябре 1809 года. По правилам, принятым комитетом образования флота на основании весьма разумных причин, в мирное время строение каждого корабля предполагалось производить в продолжение трех лет; но Траверсе, для наглядного опровержения неуместности этого правила, а главное, для показания своей деятельности, пожелал построить четыре корабля в восемь месяцев. Когда ему сведущие люди, прикосновенные к делу, ясно доказали невозможность исполнения, то он ограничился только одним новым 74-пушечным кораблем Три святителя, который действительно заложен был 15 января 1810 г. и спущен на воду 30 сентября того же года. Одновременно с ним спущен был и один из чичаговских кораблей Память Евстафия, заложенный годом ранее. Но при этом нельзя не обратить внимания на то, что успех восьмимесячной постройки корабля Три святителя достигнут был следующими исключительными мерами: на трех заложенных при Чичагове кораблях Норд Адлер, Принц Густав и Чесма работы были остановлены, и все плотники и другие мастеровые обращены на корабль Три святителя, на котором время работы в каждый будний день было увеличено и, кроме того, работали по воскресеньям и другим праздникам. Но главной причиной официальной быстроты работы было то, что действительная постройка корабля началась гораздо ранее дня торжественной его закладки. Подобный же эффект восьмимесячной постройки, с помощью тех же средств, повторен был в следующем 1811 году с двумя 44-пушечными фрегатами Архипелаг и Автроил. Впоследствии, когда уже не представлялось надобности в подобных опытах поспешности, корабли строились полтора, два года и долее.

В первое время управления министерством деятельность Траверсе направлена была преимущественно к изменению или уничтожению всего сделанного его предшественником; причем некоторые из улучшений в сущности были ухудшениями. По истощении же материала для такой отрицательной деятельности наступил период бездействия, отразившийся печальным застоем во всех частях морской администрации и на самом флоте.

По наступлении мирного времени, мало-помалу все высшие административные распоряжения перешли к доверенному лицу Александра I графу Аракчееву, сделавшемуся первым или, вернее, единственным министром. Постепенно удаляясь от непосредственных сношений с правительственными лицами, Александр I стал принимать доклады

*

через одного Аракчеева. Такое положение дел при грубом и суровом характере докладчика как в администрации, так и в большинстве русского общества порождало самое тяжелое впечатление.

Будущий воспитатель Александра II, Василий Андреевич Жуковский, писал к другу своему Александру Ивановичу Тургеневу: «Прости, о себе ничего не пишу. Старое все миновалось, а новое никуда не годится. С тех пор, как мы расстались, я не оживал. Душа как будто деревянная! Что из меня будет — не знаю, а часто, часто хотелось бы и совсем не быть». Или вот слова государственного деятеля графа Семена Романовича Воронцова в письме к графу Растопчину: «Двухлетняя тяжелая война с Наполеоном и продолжительное отсутствие государя отвлекли правительство от улучшений, задуманных в начале царствования Александра. Администрация находилась в самом жалком состоянии. Сенат — хранилище законов — потерял всякое значение и силу. Беспрестанно, в виде опыта, издавались уставы без всякого надзора за их исполнением. Финансы, юстиция, внутреннее благоустройство представляли мрачный образ беспорядков и злоупотреблений». В этой ужасающей, но верной картине общего положения государства флот и все морское ведомство представляли одну из печальных частностей.

Для большинства служащих флота одной из несимпатичных сторон управления Траверсе была неуместная экономия, доставлявшая для казны ничтожные сбережения, но весьма дурно влиявшая на дух подчиненных и возбуждавшая в них справедливое негодование. Так например, при возвращении из-за границы нижних чинов, увольняемых в отставку по причине болезней и ран, Траверсе назначил выдавать им за каждый заслуженный червонец по 3 р. 30 к. ассигнациями, цену значительно низшую против существовавшего тогда курса. На просьбы о пособиях морским чинам, потерявшим свое имущество при погибели корабля Всеволод и на других судах, сожженных или потопленных неприятелем, обыкновенно получались отказы. Вместо прежде отпускавшихся на корабли казенных инструментов велено было иметь собственные, флотским офицерам зрительные трубы, а штурманам секстаны и т. п. Эта экономия доходила даже до удержания законно заслуженных денег, как было с вице-адмиралом Сенявиным.

Из перемен, происходивших во время двенадцатилетнего управления Траверсе морским ведомством, следует отметить коренное преобразование команд, с упразднением на флоте морских солдат и введением обучения матросов фронтовой службе, портовые постройки, к которым относится и прекрасное здание Петербургского адмиралтейства, улучшение маячной части, особенно важные гидрографические работы, кругосветные плавания и полярные экспедиции. Упоминая об этих событиях, нельзя умалчивать о тех мрачных, характерных чертах этого времени, которые привели наш флот к самому печальному застою и произвели на тогдашних наших моряков такое угнетающе-безотрадное впечатление, что между ними мог явиться чудовищно-нелепый слух, будто бы, вследствие требований Англии, наш флот решено было уничтожить и что это решение приводилось в исполнение маркизом де-Траверсе.

Положение Сенявина и Ушакова

Находясь с эскадрой в заграничном плавании, Сенявин из-за несвоевременной доставки денег из России находился иногда в затруднительном положении и для сохранения выгод казны употреблял на расходы по эскадре, с согласия своих подчиненных, принадлежащие им деньги, вырученные за взятые призы, разумеется, обещая выдачу их по возвращении в Россию. Но когда по прибытии из Англии Сенявин обратился с просьбой о возвращении этих денег их собственникам, то Траверсе, не благоволивший к Сенявину, воспользовался неудовольствием на него государя, и на просьбу о призовых деньгах последовала высочайшая резолюция: «когда и самая эскадра судов, приобретшая сии призы, оставлена им (Сенявиным), наконец, у неприятеля, то и нельзя предполагать для нее установленной о призах награды». Это решение поставило Сенявина в невыносимо тяжелое положение относительно бывших его подчиненных, которые теряли свою законную собственность только из-за того, что доверились словам своего начальника. По восстановлении мира с Англией, когда заключенный в Лиссабоне трактат со стороны Англии выполнен был в точности и небезвыгодно для России, Сенявин в марте 1817 года решился возобновить свое ходатайство, обращаясь уже непосредственно к Александру I с письмом, в котором, между прочим, писал: «Служив почти до старости с полным усердием вам, всемилостивейший государь, я старался всегда сколько о чести моего служения, столько и о сбережении вашего интереса; будучи за границей и в отдаленности, я заботился прилежно о сем последнем предмете. Имев кредиты и личное уважение, я мог бы брать деньги на исправление судов и на другие потребности эскадры от агентов; но, рассуждая, что при возврате агентам сумм казна должна бы была приплачивать по курсу значительное число денег, процентов и за комиссию, и потому тщась отклонять от нее всякие напрасные убытки, я дозволил себе в большей части эскадренных расходов измещаться вырученной за взятые призы наличностью, имея при сем в соображении и то, что, раздав оную служителям, они употребили бы ее на чужестранные изделия и возвратились бы домой со множеством иностранных безделок, но без денег»... «я ободрял себя надеждой, что и сей подвиг усердия моего, свидетельствовавший единственно любовь к вам, государь, и всех чинов, находящихся под моей командой, удостоен будет внимания правосудного моего монарха. Бог, напутствующий всегда такие замыслы, милостью своей взыскал было и меня, устроив положение мое, как казалось, от стороны чести нестраждущим, да и от стороны нужд мало заботным; но последствие ниспровергает и то и другое: честь моя глубоко страждет и отъемлется, хотя неважное, но все последнее мое достояние, и я, не имея никакого имущества и получая только 1.000 рублей пенсиона, нахожусь в крайнем со всех сторон стеснении под бременем долгов, терплю скудость и недостаток в содержании себя с семейством, и приходящим в возраст детям своим не в состоянии дать полезного воспитания. При всем том в отношении нужд я надеюсь, государь, еще (побороть) терпением, умудряясь примерами много достойнейших меня людей, кои,

потеряв несравненно большие противу меня состояния, с благодушием умирали в нищете, оставляя жен и благословляя детей в самом горьком положении; но от стороны чести, государь, чувствительность уязвляет меня до глубины души; ибо единственно через неограниченное усердие мое к сохранению интересов моего государя я соделываюсь, по значению объявленной Адмиралтейств-коллегией резолюции, виновником лишения собственности даже служителей вашего императорского величества в команде у меня бывших, сих верных и мужественных воинов, кои знали только неутомимо подвизаться и выполнять в точности мои повеления, впрочем никакими мерами и распоряжениями не были, и быть не могли, ни с какой стороны, мне сопричастны». Окончательное решение на ходатайство Сенявина последовало 14 марта 1821 года, когда было высочайше утверждено мнение государственного совета о выдаче сполна всем заслужившим призовых денег с процентами за все время, протекшее от их заслуги.

При тогдашнем космополитическом направлении к старым русским морякам, составлявшим славу нашего флота, относились иногда более чем равнодушно. Вот каково, например, было положение знаменитого победителя турок и французов адмирала Ушакова во время управления морским министерством Чичагова. По возвращении из Корфинской экспедиции Ушаков переведен был в Балтийский флот и назначен главным командиром гребного флота и начальником флотских команд в Петербурге. Оскорбленный незаслуженным невниманием, он в 1806 году просил увольнения от службы «по причине душевной и телесной болезни» и в этом прошении между прочим писал: «не прошу я награды знатных имений, высокославными предками вашими (Екатериной II или Павлом) за службу мою мне обещанных; удостой, всемилостивейший государь, тем, что от высочайшей щедроты вашей определено будет».

Такое отношение высших властей к боевым героям, славным представителям нашего флота, не могло не отзываться на всей массе моряков, обидное невнимание к которым и предпочтение им служащих других ведомств выражалось тогда при самых разнообразных обстоятельствах. Например, в 1809 году главный командир Свеаборгского порта вице-адмирал Данилов доносил, что комендант крепости генерал-майор Бельгард, подчиненный ему, как военному губернатору, оказывает неповиновение. На сообщение об этом Чичагова граф Аракчеев уведомил, что на всеподданнейшем докладе об этом донесении последовала резолюция: «Уверен, что вновь назначенный командир порта будет уметь содержать в своей команде Бельгарда». Другой случай: при открытии в Петербурге нового биржевого здания, где присутствовали высочайшие особы, высшие сановники и другие знатные особы, из Адмиралтейств-коллегии взяты были только флаги для украшения зала, а даже старшие морские чины не удостоились приглашения, что очень удивило иностранцев, понимавших значение военного флота для морской торговли. Главным виновником подобных тяжелых для флота случайностей, конечно, является лицо, стоявшее во главе морского ведомства и не сумевшее или не позаботившееся держать на должной высоте значение службы, которой он был представителем.

Предпочтение англичан русским и ослабление дисциплины

Нелегко было также природным русским флагманам и капитанам видеть, даже в своем ведомстве, предпочтение, отдаваемое иностранцам. Одним из выдающихся примеров в этом отношении было постоянное, многолетнее назначение адмирала Кроуна начальником небольшого отряда судов, ежегодно выходивших в практическое плавание. В таком назначении престарелого, заслуженного боевого адмирала не было никакой необходимости, особенно в то время, когда все остальные флагманы оставались на берегу почти без дела. При отправлении в 1824 году отряда из четырех судов в Ботнический залив начальником назначен был англичанин же, капитан 2 ранга Бортвиг, молодым офицером отличившийся своей храбростью в конце XVIII века, но во время последнего назначения своего уже известный более по своей невоздержной жизни. Держались на службе и такие офицеры, как англичанин капитан-командор Монк. Когда ему в 1821 году пришлось начальствовать отрядом судов, отправлявшихся из Архангельска в Кронштадт, то, по неспособности его, отряд поручили вести капитану 2 ранга Певцову; а Монк, приехав к Кронштадт берегом, там вступил опять в командование своим экипажем. Впрочем, тогда вредная снисходительность начальства распространялась иногда и на русских. В 1816 году, также перед выходом из Архангельска отряда судов под начальством капитан-командора Мачакова, один из подчиненных ему судовых командиров, капитан 1 ранга Ртищев, поссорясь с Мачаковым, вышел из его повиновения и, самовольно отделясь от отряда, пришел в Кронштадт один. Получив жалобу Мачакова, Траверсе кончил дело тем, что заставил его помириться с Ртищевым. Другой случай: капитан 1 ранга Роде, уволенный от службы «за разные противозаконные поступки», через несколько лет, уже при управлении Моллера министерством, был принят вновь, но с таким предписанием: «строго смотреть за его поведением, и должности возлагать на него с осмотрительностью». Подобные примеры, далеко не единичные, прямо подрывали дисциплину и безотрадно угнетали общий дух служащих добросовестно.

Моллер и его управление

Контр-адмирал Антон Васильевич Моллер был опытный моряк, имевший разнообразную служебную деятельность. Он много плавал в наших и заграничных водах; в 1791 году участвовал в военных действиях в Каспийском море у города Баку, в 1799 году, командуя кораблем Мстислав, находился при взятии голландского флота у острова Текселя и в 1812 году, командуя отрядом гребной флотилии, очистил от французов реку Аа и город Митаву; командовал отрядами судов корабельного флота на переходах из Архангельска в Ревель и из Кронштадта в Кадикс и легкой эскадрой между Кронштадтом и Петербургом; занимал должность директора Кронштадтского порта и штурманского училища и управлял экспедицией по устройству Ревельского порта и гавани.

Вступив по болезни Траверсе в управление министерством, Моллер действительно не выказал деятельности, требуемой тогдашним со-

стоянием флота. Он не имел сил, а может быть и возможности, серьезно приняться за энергичное поднятие флота и за ослабление беспорядков и злоупотреблений, глубоко укоренившихся в морской администрации. Поэтому, несмотря на некоторые частные исправления, в общем состоянии флота и всего морского ведомства все оставалось в таком же жалком положении, в каком было при Траверсе.

Время управления Траверсе и Моллера было временем упадка флота. Среди морского общества того времени небольшое число развитых и образованных офицеров вполне понимало печальное состояние своей службы и горячо желало ее поднятия; остальная же масса, как говорится, «плыла по течению» и, временно возмущаясь каким-нибудь особенно тяжелым явлением, вообще была даже довольна существовавшим спокойствием. Благодушная снисходительность или, вернее, служебная беззаботность, спускавшаяся сверху вниз, с любовью усваивалась большинством служащих, входила в привычку и прочно прививалась к жизни, а тогдашняя жизнь в портах часто совершенно расходилась с требованиями службы.

Положение морских офицеров

При постоянных местах зимовки экипажей и малом числе судов, выходящих в плавание, большая часть офицеров круглый год, зиму и лето, проводила в том же портовом городе, а некоторые на летнее время назначались на брантвахту, стоящую на его же рейде. Находившееся во временном отделении от флота небольшое число офицеров, командовавших финляндскими таможенными яхтами и судами Новгородского военного поселения и плававших в шхерах и по озеру Ильменю, также имели постоянные места зимовки, в Финляндии и Новгородской губернии. При таком неизменном местопребывании всякий, особенно семейный, офицер старался устроиться по возможности оседлым образом. Заводили собственные дома, мызы с садами и огородами, в которых матросы исполняли должности садовников, огородников, всяких мастеровых и занимались всеми хозяйственными работами, как крепостные люди. При тогдашней служебной патриархальности никому не казался странным, например, такой обычай: в финляндских портах, когда на пустынных островах шхер наступало время сбора разных ягод и грибов, на каждую семью или на две офицеров или чиновников от порта отпускался барказ с гребцами. Заботливые хозяйки нагружали его кадками, ведрами и пр. для помещения ожидаемых продуктов. Дня через два или три барказ возвращался с обильным сбором, матросы получали небольшое вознаграждение, а заготовленные впрок в разных видах грибы и ягоды в продолжение целой зимы служили большим подспорьем незатейливому столу служащего. Из казенных портовых магазинов, за самую сходную цену, легко можно было приобретать все нужное для дома и хозяйства, и в Кронштадте в редком доме не встречались вещи с казенным клеймом. При взглядах того времени, для жителей города почти терялось отличие казенного от собственного. Но подобные злоупотребления были вообще мелочные; в значительных же размерах они производились немногими лицами, особено склонными к подоб-

ным низким операциям и имевшими по служебному положению своему к этому возможность. Например, никого не удивляло, что в Кронштадте на видном месте города смотритель госпиталя, получающий ничтожное жалованье, возводил большой дом и ряд лавок, что дом корабельного мастера был построен из мачтовых деревьев или когда проходившие финляндскими шхерами транспорты выдерживали такие штормы, что лишались не только значительной части своих парусов и такелажа, но даже верпов и якорей, которые в действительности были распроданы на купеческие суда. Офицеры, склонные к коммерческим оборотам, назначенные на построенные в Архангельске суда, собирали там тяжеловесные чистой меди екатерининские пятаки, которые в Копенгагене принимались вдвое дороже их номинальной ценности. Там покупали на них ром и, провезя его контрабандой в Кронштадт, продавали с выгодой. Ловкий же провоз контрабанды считался тогда не позорным делом, а молодеческим.

Но во флоте подобные выдающиеся безобразия представляли исключения; а были случаи, когда целые ведомства за злоупотребления подвергались строгим публичным осуждениям и взысканиям. Так например, после заключения Тильзитского мира, в одном указе, относящемся к двум частям того же ведомства, объявлялось, что «усердие и рвение к пользе службы (управляющих этими частями) не могли иметь успеха, ибо большая часть чиновников, имеющих в виду обогащение свое из сумм, им вверяемых, полагали тому непреодолимые препоны... Многие открываются деяния их, коими долг чести и присяги совсем нарушен. Столь гнусные поступки возбудили справедливое негодование наше». Затем объявлялось достойно заслуженное этими частями наказание. В другом ведомстве вновь назначенный главный начальник, при первом представлении своих подчиненных, обратился к ним со словами: «Господа, в вашем ведомстве тьма беспорядков, хищничества; я не прежде надену ваш мундир, пока вы не очистите его лучшими поступками. Постараюсь вас понудить к тому сильными мерами».

Фронтовая служба

Фронтовая служба в начале ее введения не пользовалась во флоте симпатией и, кроме гвардейского, почти во всех прочих экипажах находилась в весьма неудовлетворительном состоянии, хотя начальство настоятельно требовало усердного занятия ею и иногда прибегало к весьма строгим мерам, например, в 1811 году капитан-лейтенант Пыхачев был отрешен от командования экипажем и назначен в другом экипаже исполнять должность лейтенанта «за уклонение от обязанностей присутствовать при фронтовом учении». Переводом в ластовые и рабочие экипажи старых хороших мастеров, неспособных для фронта, и заменой их рекрутами команды были ослаблены в морском отношении и при небрежном обучении фронтовой службе немного выиграли в строевой.

Об исполнении моряками караульной службы передавались рассказы маловероятные для нынешнего времени, но видимо взятые из действительной жизни. По неимению у многих офицеров собственных

мундиров, они в караул вступали в сюртуках и уже в караульном доме надевали общий для всех казенный мундир. Относительно такого порядка сохранилась следующая легенда: в ожидании посещения Кронштадта каким-то важным лицом, комендант, осматривающий гауптвахты, на одной из них нашел офицера такого маленького роста, что длинные рукава мундира мешали ему салютовать саблей. Для устранения такого непорядка, от коменданта к экипажному командиру этого офицера немедленно последовало официальное отношение о назначении на эту гауптвахту другого офицера «сообразно мундиру».

Состояние флота в конце первой четверти XIX века

В делопроизводстве господствовала продолжительнейшая, часто бесцельная переписка, разраставшаяся до чудовищных размеров, так что производство дела о каком-нибудь ничтожнейшем предмете требовало столько бумаги, что ценность ее далеко превосходила стоимость самого предмета, не говоря уже о времени, потраченном служащими на переписку. Казенные подряды производились в таком порядке, который составлен был как будто умышленно с целью покровительства злоупотреблениям. Медленность в разрешении подрядных работ была такова, что, например, в магазинах Новой Голландии, здания, находящегося почти в центре Петербурга, каменные и кровельные работы производились в октябре и ноябре месяцах, при наступивших морозах.

Распределение предметов занятий по экспедициям до того не соответствовало действительным потребностям, что, по мнению людей, близко знакомых с делом, экспедиции казначейская и контрольная были совершенно лишние, потому что занятия их могли быть без затруднения распределены между другими учреждениями. Недостаточное жалованье таким чиновникам, которым доверялись казенные материалы и припасы на большие суммы, делало организованное казнокрадство почти неизбежным.

В Кронштадтском порте, где порядок, по близости столицы, должен бы быть лучше других, корабли, стоявшие в гавани, содержались крайне беспечно: внутри их на палубах, осенью и весной, стояли лужи дождевой воды и лежали груды грязи, по бортам образовались толстые слои плесени, и гнилой заразительный воздух держался в трюмах. Новые и старые корабли по году и по два стояли без конопачения, отчего пазы во время дождей наполнялись водой, которая, замерзая, раздирала их, а весной при таянии льда способствовала прелости и гнили. В случае приготовления корабля к плаванию, конопачение начиналось весной, когда мокрота в пазах не успела не только просохнуть, но даже оттаять, и сырость, плотно прикрытая конопаткой, оставалась и усиливала гниение. При таком порядке корабль, даже и прочно построенный из хорошего леса, простояв два-три года в Кронштадтской гавани, требовал таких исправлений, как будто он провел лет пять в плавании.

В 1810 году, когда при сформировании судовых команд в экипажи положено было, при возвращении судов из плавания, сдавать их в ведение порта, тогда в Кронштадте, а потом и в Николаеве, уч-

реждены были «Директоры порта», на обязанность которых возлагалось «иметь особое попечение и внимание о хорошем содержании судов в гавани» и также об их вооружении и разоружении. Директору порта подчинялся капитан над портом и все служащие в порту. На деле оказалось, что это прибавочное начальство не принесло ожидаемой от него пользы. На вооружение и разоружение судов назначались поденно очередные флотские команды, не имевшие никакого отношения к кораблю, и матросы тащили с него все, что попадалось под руку: обрезки нарочно испорченной веревки, медные петли и замки от дверей и пр. За сохранением корабельного имущества наблюдал один корабельный шкипер, но ему не было никакой возможности усмотреть за всеми рабочими. Деятельность портовых чиновников и корабельных мастеров по части расхищения была гораздо шире и организована правильнее. Пользуясь множеством судов, приходивших в Кронштадт, они увольняли на них казенных мастеровых, и нужные материалы отпускали из порта. Это было так общеизвестно, что иностранные шкипера считали Кронштадт лучшим и дешевейшим портом для починки своих судов.

В 1824 году, когда приготовляли корабль Эмгейтен, при посещении порта начальником штаба Моллером, директор и капитан над портом объясняли медленность работ на корабле недостатком конопатчиков; но по неприятной для них случайности, начальнику штаба попалось на глаза стоявшее в гавани купеческое судно, которое конопатили, исправляли и обшивали казенной медью лучшие мастеровые из порта. Хотя улика была налицо, но дело кончилось ничем, потому что начальником виновных был главный командир, брат Моллера.

Наибольшее расхищение производилось при ежегодных ревизиях портовых магазинов, когда значительное количество каната, такелажа и других вещей вполне хороших на бумаге «удостоивалось в негодность», а в действительности отпускалось на корабли за новые; деньги же, приобретаемые от этой операции, делились между ее участниками.

Из портовых магазинов и сараев многие были ветхи, с дырявыми крышами, свободно пропускавшими дождь и снег. Шлюпки, сохранявшиеся в таких сараях, покрывались рогожами, а при отсутствии их наполнялись водой, станки корабельных пушек стояли на открытом воздухе и т. п. На случай посещения государя все приводилось по возможности в благообразный вид: ветхие строения ограждались забором; а у кораблей, стоявших в гавани, красили ту сторону, которая была видна проходящим по гаванской стенке. В портовых запасах был такой недостаток, что при вооружении небольшого числа судов, готовившихся в практическое плавание, многое, не исключая даже мачт, брали с других судов, остающихся в гавани.

Один бывший морской офицер барон Владимир Иванович Штейнгель в письме Николаю I о тогдашнем положении флота пишет следующее: «По Адмиралтейскому регламенту Петра I, едва корабль заложится на стапеле, должно раздать по некоторым мастерствам пропорции, дабы ко дню спуска все принадлежности к вооружению были в готовности. Во все время министерства маркиза де-

Траверсе сего не наблюдалось, корабли ежегодно строились, отводились в Кронштадт и нередко гнили, не сделав ни одной кампании, и теперь более 4 или 5 нельзя выслать в море, ибо мачты для сего переставляются с одного корабля на другой; прочие (суда), хотя число их и не малое, не имеют вооружения. И так переводится последний лес, тратятся деньги, а флота нет. В царствование блаженной памяти родителя вашего в 1797 году выходило 27 кораблей всем вооруженных; а в 1801 году готовилось 45 вымпелов. Можно сказать, что прекраснейшее творение Петра I маркиз де-Траверсе уничтожил совершенно. Теперь на случай войны некого и не с кем выслать в море. Кроме вновь принятого Сенявина и контр-адмирала Рожнова, несколько капитанов и весьма немного офицеров, из тех, кои были в экспедициях и волонтерами в английской службе. Между тем, у соседнего государства (Англия) эта часть в совершенной исправности всегда была и теперь существует». За строгую верность этих сведений ручается исключительное положение автора, бывшего в крепости за государственное преступление, не имевшего никакой надежды на помилование.

Известный военный историк М. И. Богданович о состоянии флота в первую четверть XIX века пишет: «Беспрестанные войны, веденные Россией с 1805 по 1815 год, заставя правительство обратить исключительное внимание на умножение и содержание военно-сухопутных сил, были причиной тому, что наш флот оставался в небрежении. Исправление старых кораблей и постройка новых почти совершенно прекратились по недостаточности сумм, отпускаемых на содержание флота. Наши моряки, выходя из портов с ветхими судами, едва могшими держаться в море, действовали успешно против шведов в Балтийском море и против турок в Архипелаге, но такое состояние флота угрожало совершенным разрушением нашей морской силе. Александр I не занимался этой частью и, мало ценя подвиги моряков, благоволил только к одному из них, Павлу Васильевичу Чичагову, да и тот обратил на себя внимание государя не заслугами на морском поприще, а многосторонним образованием и твердостью характера». Несмотря на неверность некоторых частностей, в общем этот отзыв близок к истине.

Заключение

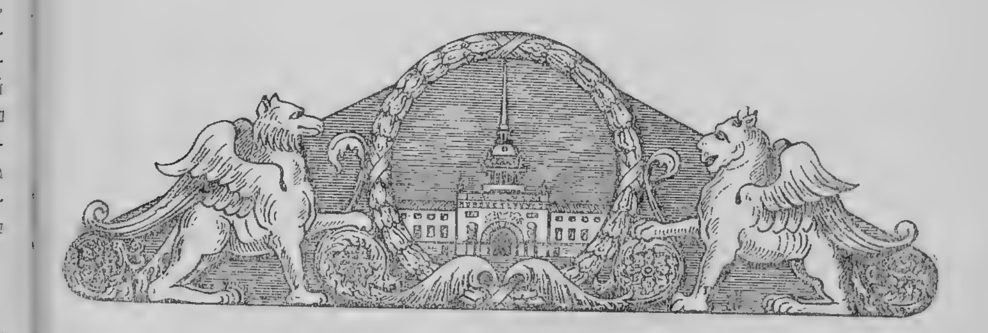
Но неприглядные злоупотребления, существовавшие во флоте и морском ведомстве того времени, в сущности были только частности, представлявшие вредную плесень, местами загрязнившую поверхность, но не проникавшую в самую почву морского общества, в глубине которой тлели благотворные искры, зажженные великим основателем нашего флота.

В пережитом русским флотом печальном застое первым проблеском радостной зари, ожидаемого моряками с нетерпением светлого утра, были кругосветные плавания и отдаленные гидрографические экспедиции. До сих пор русский флот появлялся в европейских морях исключительно с военными целями; но в первой четверти XIX века иностранцы впервые увидели русские суда плавающими в отдаленных океанах для мирного установления непосредственного сообщения

между Балтийскими портами и нашими колониями в Америке, или в отдаленных океанах, открывающими новые земли и острова, или проникающими в полярные льды для ученых исследований.

Кругосветные плавания и важные ученые экспедиции значительно расширили специально научный горизонт наших моряков, на практике указали им высокие стороны морской деятельности и заставили сознательно гордиться званием флотского офицера. В отдаленных морях, где необходимость заставляет надеяться только на свои собственные судовые средства и где все направляется к одной цели — успешному плаванию, там в минуту крайней опасности каждым моряком ясно сознается необходимость добросовестного исполнения своих служебных обязанностей.

Среди тогдашнего безотрадного состояния нашего морского общества только в этой благородной, суровой школе могли выработаться те превосходные моряки, которые послужили благотворными семенами для быстрого возрождения флота и сделались полезнейшими деятелями при дальнейшем его усовершенствовании. Сознавая это и предавая заслуженному забвению все невзгоды прошедшего печального времени, должно с благодарностью помнить, что именно первая четверть XIX века дала нашему флоту таких моряков, как: Крузенштерн, Лисянский, Беллингсгаузен, Головнин, М. Н. Васильев, Дохтуров, Невельской, Казарский, Коцебу, Рикорд, Грейг, Литке, барон Врангель, графы Логин Петрович и Логин Логинович Гейдены и Путятин, Истомин, Нахимов, Корнилов и незабвенный Михаил Петрович Лазарев.



ПРИЛОЖЕНИЕ

Краткое описание типов кораблей, встречающихся в настоящей книге

Кроме линейных кораблей, являющихся главным классом кораблей в период парусного флота, в основном назначение которых было вести бой с главными силами противника, типичны были следующие суда:

Фрегаты. В парусное время фрегаты считались самыми совершеннейшими судами по своей конструкции; они имели одну закрытую батарею, отстоявшую от воды не менее 6—8 футов, и другую — открытую. Большие фрегаты носили столь же сильную артиллерию, как и линейные корабли, и вообще снабжались точно таким же, как и они, рангоутом, с тою лишь разницей, что, будучи остойчивее кораблей по своему небольшому возвышению над водой, они способны были носить сравнительно большую парусность и, следовательно, обладать наибольшей скоростью. При отдельных поручениях они назначались обыкновенно для крейсерства в отдаленных морях, для защиты колоний и вообще для самостоятельных действий, на которые их считали вполне способными по их боевой силе, как напр. преследования и захвата неприятельских военных и купеческих судов, для конвоирования своих транспортов с грузами, для защиты купеческих судов, шедших караванами, и т. п. Если они состояли при флотах, то, не вступая в бой в линейных сражениях, они прикрывали отбитые корабли или спешили на помощь кораблю, атакованному несоразмерными силами. Как быстроходные суда, они посылались для разведок о положении неприятельских флотов и для наблюдения за их действиями.

Корветы носили ту же парусность, как и фрегаты; строились с одной открытой батареей, вооружавшейся 20 и 30 орудиями. Они были слабее фрегатов, но употреблялись для тех же целей, ибо обладали достаточной силой и хорошим ходом.

Шлюпы были также военные суда, но слабее корветов, имели одну открытую батарею с несильной артиллерией. Оснастка состояла из двух передних мачт, подобных фрегатским, а задняя несла только бизань и на стеньге топсель, подобный тендерному. Употреблялись более для исследовательских ученых путешествий или как транспортные суда.

Бриги — небольшие военные суда с открытой батареей в 105—110 фут. длиной, двумя мачтами, подобными фрегатским; вооружались карронадами и двумя погонными пушками 18 и 24-фунтового калибра; употреблялись при флотах для рассылок. Парусные военные бриги имели те же рангоут и парусность, как и бриги торговые.

Голет иначе шкуна-бриг — в 70—80 ф. длиною, вооружение

5—10 небольших пушек. По конструкции те же бриги; несколько отличались в парусности на задней (грот) мачте, имели легкую артиллерию из карронад.

Бригантины — в парусное время были те же бриги, только меньших размеров и с слабейшей артиллерией.

Шнявы — те же бриги, но с несколько измененной конструкцией в корпусе судна и несколько отличной парусностью. Вооружение их состояло от 6 до 20 небольших пушек.

Флейт — судно грузовое, используемое в XVIII в. при военных флотах, преимущественно для перевозки военных грузов. Имело три мачты, сходные с корветскими, только ниже. На флейты ставили несильную артиллерию из 4—6 пушек.

Люгер — небольшое палубное парусное судно меньше брига (до 60—70 ф. длины), имело три мачты с короткими стеньгами и косыми рейковыми парусами, топселями и кливером, поднимаемым на горизонтальном однодеревом бушприте, который можно было вдвигать внутрь судна, когда требовалось уменьшить парусность.

Люгера имели только открытую батарею, на которой помещалось от 6 до 10 весьма небольшого калибра орудий. Они были низкобортны сравнительно с другими судами, узки и длинны; способны были ходить близко к ветру и потому пригодны для рассылок, для которых и употреблялись преимущественно при портах и изредка при парусных флотах.

Шебеки — суда, употреблялись в Средиземном море еще в начале XIX столетия. Военные шебеки имели от 14 до 22 орудий небольшого калибра. Вооружение шебек иногда состояло из трех мачт без бушприта с галерными парусами, причем фок-мачта становилась почти у форштевня и несколько наклонно вперед; иногда передняя мачта имела прямые паруса и бушприт.

Фелука — небольшое палубное судно; встречалось в военных и торговых флотах Средиземного моря и Архипелага и предпочиталось греческими пиратами за быстроходность; военные вооружались 6—8 небольшими пушками, стоявшими на верхней палубе. Корпус фелук походит на бригантины. У них несколько возвышенная корма, остроконечный нос, три мачты, а парусность походит на парусность галер; рейки у парусов составляются из 3 и 4 бамбуковых тростин, легких, гибких и очень удобных для перемены при поломке.

Шкуна — небольшое судно 60—80 фут. длины. На верхней палубе помещалось 6, 8 и 10 орудий малого калибра, а парусность состояла из двух мачт и бушприта, со стеньгами и утлегарем; уклон к корме: фок-мачты до 16 дюйм., грот-мачты до 24 дюйм., а бушприта до 34 дюйм., рангоут и парусность военных шкун были очень схожи с торговыми.

Тендер, катер — самые малые палубные военные суда, до 70 ф. длины, 12—ширины и до 200 тонн водоизмещения, вооружались 6 и 8 карронадами и 2 погонными пушками. Команды было до 40—50 челов., углубление носом 9 ф., а кормой до 15 ф., рангоут и парусность состояли из одной мачты с выдвижной стеньгой, горизонтального бушприта, вдвигавшегося при свежих ветрах, и парусов: косого грота, брифока, топселя и кливера.

В заключение настоящего описания следует прибавить, что все парусные военные суда, начиная с бригов, снабжались веслами, которые употреблялись ими во время штилей. С помощью весел они ходили до 3 и даже 4 миль в час и могли избежать преследования неприятеля.

Кроме этих судов, в военных флотах имелись еще следующие собственно гребные суда:

Канонерские боты имели 2 и 3 пушки самого большого калибра, вооружение состояло из одной мачты.

Канонерские лодки, заменившие галеры, введены были известным шведским кораблестроителем Чампаном в 1760 году. На них ставили 2 и 3 большого калибра пушки на носу и корме. Рангоутное вооружение состояло из двух съемных мачт с четыреугольными люгерными парусами. Лодки были палубные.

Иолы — малого размера канонерские лодки с одной пушкой, помещавшейся на носу или на корме.

Гемам — гребной фрегат с фрегатским вооружением, имел до 40 орудий, сидел 6—7 ф. в воде; употреблялись преимущественно в шхерных флотах.

Бомбардирские корабли — суда весьма прочной конструкции, мелко сидящие в воде; они вооружались двумя и тремя мачтами и носили по 2 и 3 мортиры, ставившиеся посредине судна, а по бортам несколько пушек. Их назначение состояло в бомбардировании приморских крепостей.

Пловучие батареи — очень схожи с бомбардирскими кораблями, вооружались мортирами и 4 либо 9 орудиями самого большого калибра, поставленными также на середине на платформах.

Прамы — такие же пловучие батареи, вооружавшиеся 24 орудиями; употреблялись для той же цели.

Брандеры. Под этим названием известны суда, употреблявшиеся при военных флотах для истребления неприятельских судов огнем. Они не строились специально, но приготовлялись из старых небольших судов, которые наполняли разными горючими веществами. Сюда входили: брандскугельный состав, начиненные гранаты, парусинные кишки, начиненные селитрой с серой, бочки со смолой и т. п. Для скорейшего же распространения пламени борта обмазывались и обливались скипидаром. На бушприт и ноки реев навешивали железные крючья, дреки, для скорейшей прицепки к неприятельскому судну.

Дубель-шлюпка употреблялась в прошлом столетии для прибрежных операций. Это было беспалубное судно, ходившее под парусами и на веслах; более обыкновенной большой шлюпки. Вооружалось несильной артиллерией.

Здесь поименованы только такие суда, которые употреблялись во всех флотах; некоторые государства строили суда и давали им различные названия, не принимавшиеся остальными, почему о них и не упоминается. Например, у шведов были: турумы, удемы, поймы и проч.

(Составлен по книге Боголюбова „История корабля“, т. II)

все
то-
ко-
не-

ие

ка-

із-
На
н-
ь-

й,

до
но

и,
и
о-
ли

и,
а-

у-

в-
в
х
т-
л,
й
ц-
ц-
с-

-
-
-

о
-
е
л



